



LAS ISLAS DEL ATLANTICO SUR Y EL IMPERIALISMO

BRITANICO EN EL SIGLO XIX

MANUEL MORENO ALONSO  
Colegio Español de Londres

«Learn to think imperially»

J. CHAMBERLAIN, *Speech* at Guildhall,  
London, 19 Jan, 1904

En el siglo XIX se produce la gran expansión de Europa sobre las otras tierras del Globo y sobre sus mares. El impacto de esta influencia europea es uno de los fenómenos clave de la historia contemporánea. Europa y concretamente las grandes potencias con su dominio continental y su exportación de hombres, capitales y técnicas transforman numerosas sociedades y vastas extensiones de tierra a la vez que las subordina. Gigantes imperios coloniales se forman bajo la dependencia de las grandes potencias industriales. Inglaterra es en este sentido la potencia privilegiada por excelencia: por su extraordinario empuje económico y desarrollo industrial, comercial y financiero, por su tradición mercantil y porque domina sin discusión posible el mar<sup>1</sup>.

Como es bien sabido la clave de la grandeza británica está a lo largo de la Edad Moderna y Contemporánea en el dominio del mar. En la historia de Europa quienes sucesivamente han dominado el mar han ostentado la hegemonía: Portugal a finales del siglo XV, España en el XVI, Holanda (los famosos «carreteros de los mares») en el XVII, e Inglaterra a partir del siglo XVIII. Condición esencial de una potencia con auténtico rango de tal es la de estar presente en todos los puntos del Globo y dominar las rutas del mar. Por otra parte el pueblo inglés ha tenido una clara conciencia de ello, quizás a partir del desastre español de la Invencible. En los fondos manuscritos del Museo Británico no deja de ser aleccionador la existencia de una carta de don Diego de Suárez de Amaya al rey Felipe III de España, de finales de

1. La bibliografía histórica sobre estos aspectos, desde la revolución industrial inglesa del siglo XVIII hasta el desarrollo mundial británico del XIX, es ilimitada. *Vid.* la *Bibliography of British History (1789-1851)*, edited by Lucy M. Brown and Ian R. Christie, Oxford, reedición de 1979; y para la segunda mitad de siglo, *Bibliography of British History (1851-1914)*, edited by H.J. Hanham, Oxford, at the Clarendon Press, 1976.

1600, en la que se indica a éste que *más importante guardar la mar deste gobierno que la tierra que es de poca consideración*<sup>2</sup>. Este consejo ha constituido precisamente la línea fundamental de la política inglesa a lo largo de toda la reciente historia británica.

### FENOMENOLOGIA DEL IMPERIALISMO BRITANICO

El término *imperialismo* es de formación reciente. Aparece en Francia en los años de la Monarquía de Julio, concretamente en el decenio 1830-1840, en donde la voz *impérialisme* venía a tener un significado más o menos similar al de bonapartismo. Pero fue en Inglaterra donde el término comenzó a ser utilizado en los años 70 en su acepción actual. Frente a las tendencias del liberalismo de Manchester, los partidarios de la grandeza de Inglaterra (del Imperio británico) empezaron a utilizar el término *imperialism*. La mentalidad que conlleva el imperialismo se ha relacionado también con el darwinismo que hacia 1870 establecía una clara conexión en la Gran Bretaña entre la superioridad racial y la superioridad política. Tanto los fundamentos de una como de otra no eran sino las teorías en torno a la «selección natural» y la «lucha por la supervivencia»<sup>3</sup>.

Desde la fecha indicada, primero en Inglaterra por consiguiente y seguidamente en los demás países de Europa, *imperialismo* viene a significar la política expansiva de los Estados que intentan someter de una u otra forma a pueblos extranjeros o colocar bajo su control a estos territorios<sup>4</sup>. Sus características principales, comunes con algunas diferencias, a las políticas exteriores de las potencias europeas son el expansionismo europeo en todos los sentidos, el dominio colonial y las frecuentes rivalidades nacionalistas de las grandes potencias en los nuevos países subordinados a aquéllas<sup>5</sup>.

Con el tiempo el término imperialismo, del que se ha abusado sobremanera, ha caído incluso en descrédito o al menos ha cobrado un acento po-

2. B.M. *Add.* 36.317, fol. 356. La presente carta es una copia (de fecha de 14 de noviembre de 1600) del original existente en el Archivo de Indias, en las cartas y expedientes de Gobernadores de Cumaná, Est. 54, leg. 9.

3. David THOMSON, *Europe since Napoleon*, London, ed. de 1980, p. 282.

4. Vid. O. BARIE, *Idee e dottrine imperialistiche nell'Inghilterra vittoriana*, Bari, 1953.

5. Entre algunos títulos clásicos, vid. W.L. LANGER, *The Diplomacy of Imperialism (1890-1902)*. New York, 1935; E.M. WINSLOW, *The Pattern of Imperialism. A study in the theories of powers*. New York, 1948; W. SCHULZBACH, *Imperialismus und Nationalbewusstsein*. Franfort, 1959; J. SCHUMPETER, *Imperialismo. Clases sociales*, Madrid, 1965.

lémico e impreciso. Con frecuencia, también, todos los estudiosos del fenómeno han criticado fuertemente el mismo acentuando la polémica, según las diferentes tesis de partida<sup>6</sup>. Tras la aparición en 1916 del escrito de Lenin, *El Imperialismo como la última fase de Capitalismo* ha desembocado en un mar de acepciones diferentes y por consiguiente imprecisas, de donde el descrédito del término. A pesar de todo, sin embargo, la historia de Europa como la historia de Inglaterra a lo largo del siglo XIX no puede entenderse fuera de lo que más o menos es el imperialismo histórico del período a que nos referimos.

La importancia y trascendencia del imperialismo para la historia universal es tan evidente que no es posible prescindir del término, porque en él está comprendido todo, lo bueno y lo malo. La civilización europea, al decir de un pensador inglés, con sus ideas de competición económicas, eficiencia práctica, explotación, patriotismo, poder y nacionalismo se impuso en Asia y Africa, a donde también llegaron las ideas de democracia, libertad, igualdad o humanitarismo<sup>7</sup>. Esto no puede olvidarse en nuestro tiempo en que, desde el punto de vista de la mentalidad imperante, el Imperialismo ha sido y es condenado. En efecto, desde una óptica liberal y democrática, el imperialismo niega el principio de autodeterminación de los pueblos. Para los marxistas, tras el análisis de Lenin, es una fase explotadora máxima del capitalismo que habrá de ser eliminada por la revolución del proletariado. Finalmente, desde un punto de vista anticolonial, el imperialismo (las formas diferentes del imperialismo histórico) es la causa principal de todos los males que sufren los territorios que en nuestros días han dejado de ser colonial o aún siguen siéndolo.

#### PECULIARIDADES DEL IMPERIALISMO ATLANTICO DE INGLATERRA

A finales del siglo XIX los tentáculos de Inglaterra se hallaban presentes en todo el mundo conocido, bajo los aspectos territoriales, financieros o mercantiles. El prestigio británico (extraordinaria capacidad de poder, gloria, misionerismo religioso incluso) se extiende efectivamente por todo el Globo, si bien sus peculiaridades son diferentes según los distintos territo-

6. El primer gran estudio del imperialismo se debe al inglés J.A. Hobson, en 1902, *Imperialism. A Study*. London, 4ª ed. 1948 en que particularmente valora los factores económicos y mercantiles en el desarrollo del Imperialismo.

7. Leonard WOOLF, *Imperialism and Civilisation*, London, 1928, p. 34-35.

rios y sus características propias. La presencia británica en una isla del Atlántico, por ejemplo, había de ser distinta a la del dominio de la India, y no sólo por el tamaño o su situación geográfica sino por la misma heterogeneidad del Imperio inglés en los distintos órdenes. Todos los territorios del Imperio, ciertamente, eran piezas importantes en la articulación del sistema independientemente de su superficie o riqueza propias. Por otra parte éste ha de explicarse dentro del nuevo contexto histórico del Ochocientos con el triunfo de la técnica, el aumento impresionante de la producción o el acortamiento de las distancias.

El imperialismo que Inglaterra ejerce en el Océano Atlántico se diferencia del de otros territorios por una serie de peculiaridades. Se trata en primer lugar de una cadena de escalas marítimas conquistadas a franceses, portugueses, holandeses y españoles a partir del siglo XVII. Su dominio por consiguiente tiene ante todo un alto valor situacional y estratégico. Se trata del sistema ideal para controlar las rutas marítimas. De tal manera que con el dominio de estas bases perdidas en medio de los mares se puede controlar el mismo espacio marino si se dispone de una fuerza naval apropiada. El mismo sistema de control y dominio utilizado por Inglaterra en el Atlántico se emplea también en otros mares. El Mediterráneo es un mar inglés debido precisamente a las bases de Gibraltar, Malta, Corfú y las islas Jónicas. Y lo mismo ocurre en el Océano Índico a través de las islas Mauricio, Adén, Ceilán y Singapur<sup>8</sup>.

Desde un punto de vista jurídico los territorios del Imperio a lo largo del tiempo evolucionarán de forma diferente, distinguiéndose por ejemplo entre los *dominios* o colonias extensas con explotación directa por parte de blancos (Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica), *protectorados* en los que no se suprime totalmente la soberanía local (Egipto, Sudán, Adén, Afganistán, Nepal...) y las *colonias* propiamente dichas constituidas ya como enclaves o como bases militares, tales como Gibraltar, Chipre, Hong-Kong o las islas del Atlántico sur. La importancia de estas bases diminutas estriba por tanto en el dominio del mar. La política de rodear el mundo de escalas marítimas permitiría a Inglaterra la hegemonía mundial<sup>9</sup>. Pero al mismo tiempo, el dominio del Atlántico suponía el control del Pacífico y del Índico dada la posición céntrica del primero respecto de la situación de

8. Para una interpretación general del imperialismo, particularmente el inglés, *vid.* Marcus CUNLIFFE, *The Age of Expansion (1848-1917)*. London, 1974, pp. 123-136.

9. Jacques PIRENNE, *Historia Universal. Las grandes corrientes de la Historia*. Barcelona, ed. 1979, vol. V, 330.

Europa e Inglaterra. Si en el Atlántico Norte Inglaterra canalizaba el comercio entre el Viejo y el Nuevo Mundo, en el Atlántico sur aseguraba las rutas procedentes de Australia o la India, a través del Estrecho de Magallanes o de El Cabo. En otro sentido, sin embargo, las colonias mencionadas no dejan de recordar las *colonias-factorías* de origen fenicio, por ejemplo; o las *colonias-poblamiento* de origen romano, que requerían ocupación de un amplio territorio con trasvase de población de la metrópoli. Fue precisamente en la Conferencia de Berlín (1885) cuando se decidió que sólo la ocupación efectiva, no únicamente la instalación en la costa, otorgaba derecho a la posesión de un territorio. Hasta entonces Inglaterra había dominado el mundo, como había hecho con las islas, a través de una guarnición militar o un pequeño establecimiento comercial. Sería difícil verdaderamente pensar cuáles hubieran sido los destinos del Imperio inglés del siglo XIX si otra potencia, Francia o Alemania por ejemplo, hubiera sido la dueña de las islas del Atlántico Sur.

#### LAS ISLAS BRITANICAS Y EL OCEANO ATLANTICO

Desde un punto de vista geográfico la esencia de la Gran Bretaña la constituye su condición insular: una parte del continente europeo fragmentado en islas y en islotes. En torno a los dos núcleos isleños fundamentales, la Gran Bretaña (217.775 km<sup>2</sup>) e Irlanda (82.240 km<sup>2</sup>) se sitúan pequeños archipiélagos como las Scilly, las Hébridas, las Orcadas y las Shetland, mientras en las costas occidentales los islotes dispersos se cuentan por millares. En el interior de las islas, por otra parte, la influencia del mar penetra a través de bahías y estuarios. La presencia oceánica del Atlántico es absoluta. El antiguo «mar tenebroso» domina y está presente en las diminutas islas británicas en todos los aspectos hasta el punto de constituir como unos pequeños barcos botados en el Océano<sup>10</sup>.

A pesar sin embargo de la situación absolutamente atlántica de las islas británicas éstas vivieron durante siglos de espaldas al mar, ignorando el

10. Entre las obras clásicas que en plena época de dominio británico explicaban su insularidad desde puntos de vistas geográficos e históricos, *vid.* H.J. MACKINDER, *Britain and the British Seas*, London, 2ª ed. de 1907; E.W. DANN, *The British Isles*, London, 1908; A.J. HERBERTON y O.J.R. HOWARTH, *The British Isles*, Oxford, 1914; J. MARTIN, *A Causal Geography of the British Isles*, London, 1919, y L.B. CUNDALL, *A human Geography of the British Isles*, London, 1920.

Océano. En realidad se trata de un fenómeno general que los geógrafos explican de muy diversa forma<sup>11</sup> y del que ha participado también a lo largo de la historia el archipiélago británico. De cualquier forma la Geografía excluye todo fatalismo «insular» derivado de posturas deterministas. Según el pasado histórico de las islas británicas éstas se mantuvieron durante largo tiempo *aisladas*: el mar les fue primeramente hostil. Los ingleses vivieron mucho tiempo como labradores y pastores antes de convertirse en marinos. Y según el geógrafo francés Demangeon, aún después de haber roto el cerco de las olas conservan obstinadamente las señales instintivas de la mentalidad insular: adhesión a las viejas instituciones, vacilaciones en la ajena imitación, gusto por el aislamiento entre extranjeros, idea fija de no crearse lazos con el continente, desconfianza por toda relación que no pueda romperse en el momento útil<sup>12</sup>.

Desde un punto de vista histórico es indiscutible que el Atlántico no ha influido en la Gran Bretaña sino hasta cuando el mencionado Océano comenzó a formar parte de la historia de Europa y fue dominado por los pueblos continentales. El archipiélago británico —dice A. Demangeon— permaneció excéntrico en tanto el Mediterráneo fue el foco del comercio del mundo; cambió realmente de posición cuando el comercio se extendió a los mares del Norte de Europa, desde el Báltico hasta la Mancha. El comienzo de este episodio histórico tuvo lugar en la Edad Media, cuando los hombres del Norte, abandonando los fiordos escandinavos entraron en contacto con Albión. Estas gentes del Este, los *easterlings*, fueron los primeros descubridores del Atlántico y de sus posibilidades. Más tarde el Mar del

11. *Vid.* las observaciones en este sentido de Pierre Gourou, *Introducción a la geografía humana*, Madrid, 1979, pp. 109 y ss. Según su idea vivir del mar es sin duda una oportunidad que ofrecen las islas, pero hace falta que los insulares la aprovechen. Tal es, por ejemplo, el caso de las Orcadas: un archipiélago admirablemente situado para explotar bancos de pesca muy ricos y además con excelentes puertos, pero que son frecuentados por pescadores noruegos, ingleses y escoceses. Mientras que sus habitantes (a pesar de ser descendientes de los marinos vikingos) apenas practican la pesca y se consagran casi enteramente a la ganadería: ganado para leche, ganado porcino y sobre todo avicultura para la producción de huevos que luego venden a Escocia (*Vid.* E. MILLER, *Orkney, a land of increment*. En «Geographical Essays in memory of A. G. Ogilvie», (1959), pp. 7-17).

12. A. DEMANGEON, *Islas Británicas*. En la «Geografía Universal» de P. Vidal de la Blache y L. Gallois. Barcelona, ed. de 1958, vol. I, p. 4. En su calidad de isla —según cita que Demangeon hace de Vidal de la Blache— la Gran Bretaña ha recibido más tarde que las naciones continentales el contragolpe de los sucesos que ocurrieran en Europa; más tarde y de modo diferente que la Galia, la influencia romana y el cristianismo; más tarde y más gradualmente que las regiones renanas, las invasiones germánicas. Se ha convertido en potencia comercial más tarde que las hanseáticas y en un foco industrial más tarde que Flandes (p. 3).

Norte se convertiría en un auténtico «mar mediterráneo», ensanchándose tras los grandes descubrimientos geográficos de los siglos XV y XVI. Por ello visto desde nuestra perspectiva actual estos acontecimientos revolucionaron más a la Gran Bretaña que a ningún otro país de Europa.

Hasta el siglo XVI el horizonte británico estuvo orientado hacia las tierras continentales, disputadas durante una centuria en la Guerra de los Cien años. Cuando Portugal y España en el siglo XV emprenden las aventuras descubridoras, Inglaterra seguía teniendo sus miras en el Continente e incluso su rey Enrique VIII aspiraba a la corona imperial. O, todo lo más, el mar ejercía una extraña misión: la defensa de un archipiélago que durante los siglos XVI y XVII careció de ejército y sólo era protegido por la suerte de las olas<sup>13</sup>. A lo largo de la historia el mar ha supuesto para Inglaterra lo que el clima (el llamado popularmente «general invierno») para la inmensa Rusia.

Las consecuencias, por tanto, de los descubrimientos geográficos de los siglos XV y XVI y de la expansión de Europa fueron extraordinarias para la Gran Bretaña; es más, auténticamente revolucionarias. Desde entonces aquel aislado archipiélago dejó de estar al margen de la tierra, en el *finis terrae* de Europa, y se convirtió en avanzadilla por su misma situación geográfica, a la zaga de las potencias marítimas por antonomasia. Las Islas Británicas, a una latitud más alta que la Península Ibérica, se encontraban sencillamente en el camino más corto entre América del Norte y el Viejo Continente, favorecida además por los vientos del Sudoeste que impulsaban a los veleros procedentes de las nuevas tierras descubiertas. La lucha de Inglaterra por el Atlántico constituye verdaderamente la historia del país, que a fines del siglo XVII sucede a Holanda en el dominio del Océano. Era el comienzo de su irresistible expansión ultramarina que desembocará en el imperialismo del siglo XIX<sup>14</sup>.

13. *Vid.* por ejemplo, la *History of England* by Lord Macaulay, Ed. de London, Heron Books, 1967, vol. I, p. 34.

14. De gran interés para comprender la forja de la mentalidad británica en los diversos aspectos son las *Letters on England* escritas por Voltaire en el siglo XVIII, que pueden explicar mucho acerca de su pasado y su futuro. *Vid.* M. MORENO ALONSO, *El mundo británico del siglo XVIII. De las cartas de Voltaire sobre Inglaterra*. en «Historia 16» (1982).

## AMBITOS BRITANICOS DEL ATLANTICO SUR

El asomo de Inglaterra al Océano Atlántico comienza, en efecto, en el siglo XVI. La empresa está protagonizada por Sebastián Cabot, empeñado en encontrar una ruta más corta que las ya conocidas hacia Asia a través del Atlántico Norte. Años después, en 1530, el arrojado Williams Hawkins interfirió el monopolio portugués comerciando con la costa guineana, y finalmente, veintitrés años después, se realizaban desde Londres las primeras expediciones a Guinea y a Costa de Oro que chocaron violentamente con los portugueses. Hacia 1568 las actividades piráticas de John Hawkins y Drake y su participación desde años antes en el comercio de esclavos africanos eran obstaculizadas por los españoles. Desde entonces fueron continuos los enfrentamientos en el Atlántico e incluso en Tierra Firme (Expedición de Drake en 1572, en Nombre de Dios, en el Istmo de Panamá). En diciembre de 1577 Drake iniciaba su viaje de circunnavegación de la tierra a bordo del *Golden Hind* y tras el paso del Estrecho de Magallanes no tuvo reparos en aprovecharse de las posesiones españolas a lo largo de la costa del Pacífico, desde Valparaíso a California.

A la altura de 1580 los ingleses estaban de acuerdo en que el Estrecho de Magallanes era el mejor camino hacia Asia, e incluso creían en la existencia de un continente en el Pacífico Sur. A ello se debe por consiguiente que el Mar del Sur atrajera más a los navegantes que el Atlántico Norte en que habían tenido lugar las expediciones de Frobisher bajo la inspiración de los escritos de Humphrey Gilbert, cuya primera edición de sus *Voyages* apareció en 1582<sup>15</sup>. En 1586-8, Thomas Cavendish volvía a circunnavegar el Globo siguiendo la ruta de Drake, consiguiendo remontar el Támesis un mes después del desastre de la Invencible. Para entonces Inglaterra tenía ya una idea exacta de sus grandes posibilidades marinas y de la importancia del dominio del mar. En 1587, un año antes de que Felipe II ordenara la invasión de Inglaterra, Drake atacaba Cádiz, y posteriormente Lisboa, las Azores y Canarias. Por último, ya en los momentos finales del reinado de Felipe II, Inglaterra preparaba una poderosa expedición, bajo el mando del Conde de Essex y de Howard que saquearon la ciudad de Cádiz, incendiándola<sup>16</sup>.

15. *Vid.* sobre estos aspectos, Keith FEILING, *A History of England*, London, ed. de 1969, pp. 404 y ss.

16. Las repercusiones en España y en todo el mundo tras este ataque fueron extraordinarias a pesar de que no lograron las riquezas provenientes de las colonias. El Padre MARIANA, *Historia de España*, Ed. de BAE, vol. 31, p. 407, no duda en hablar de las consecuencias: «...que-

Los tiempos de la reina Isabel (muerta en 1603) marcan claramente las directrices e intereses de Inglaterra en el comercio, la disputa con las potencias coloniales y el dominio del mar. El agitado siglo XVII inglés, con los problemas de Escocia e Irlanda, la Guerra Civil y la caída de la Monarquía no supusieron una ruptura en los intereses exteriores del pueblo inglés, que fue afirmando, en rivalidad ahora con Holanda, su «vocación» atlántica y colonial. Este mismo malestar producido en el interior del país actuó de acicate para la expansión exterior, que fue marcadamente influenciada por el Puritanismo de la época. Los jalones principales del expansionismo británico hasta Utrecht, a través de todo el siglo XVII, están marcados por las siguientes fechas: descubrimiento del río Hudson en 1609, circunnavegación de Australia por Tasman en 1642, asentamiento en Norteamérica, y posesión de una serie de islas en la ruta de las tierras americanas entre las que destacan las Bahamas, Bermuda, Barbados, Jamaica y el establecimiento de Honduras, que sucesivamente fueron sustraídas al inmenso imperio español. En la ruta hacia el Indico dominaron durante el siglo los puntos claves de Gambia, Sierra Leona, Bombay, Madrás y Calcuta, aparte de las factorías de Bandar Abbas, Ormuz y otras del Golfo Pérsico. Desde 1714 Inglaterra será la gran beneficiaria de las disputas europeas y la gran señora de los mares. Es la época en que la suerte de los ámbitos del Atlántico Sur estaba echada<sup>17</sup>.

Los inicios del interés oficial británico por el Atlántico Sur están en relación con las rutas marítimas hacia Asia y Australia y de una manera muy particular por las esperanzas existentes en Africa Occidental. En 1788 era fundada precisamente en Londres una «Asociación para el Fomento del

mó la flota que allí estaba a la cola para ir a México y que fue gran daño, y muchos mercaderes por todo el reino padecieron y quebraron». Y el cronista de Sevilla, Francisco DE ARIÑO, *Sucesos de Sevilla de 1592 a 1604* (ed. de Antonio María Fabián, de 1873, p. 35), escribe al respecto: «Fue la mayor lástima y la mayor perdición que jamás los nacidos han visto, ver venir tantos barcos llenos de mujeres y ropa llorando y mesándose, unos de Cádiz (sic) y otros de los que iban a las Indias, unos sin mujeres, otras sin maridos, buscando sus hijos: fue tan notoria en todo el mundo la perdición que no se puede contar». El mismo CERVANTES escribió su «novela ejemplar», *La española inglesa*, precisamente, acerca de una niña llevada a Londres por el capitán de una escuadra de navíos, «de entre los despojos que los ingleses llevaron de la ciudad de Cádiz».

17. Entre estos viajes ingleses a través del Atlántico Sur, *vid. Journal by Jacob Bevan of a voyage on board the «New London» from Madras to the Cape of Good Hope and thence to St. Helena and the Island of Ascension and so to England*, 1678. (BM. Sloane MS.683). Igualmente en el Museo Británico (BM. Sloane MS.305) se encuentran diversos extractos de viajes realizados durante el siglo XVII por el Océano Indico y las islas atlánticas de Santa Elena, Ascensión y Azores.

Descubrimiento de las Regiones Interiores de Africa»<sup>18</sup>, que impulsó las exploraciones en la costa occidental a la altura de Níger. El continente africano en su parte atlántica había sido, en efecto, descubierto y explorado litoralmente por los portugueses, pero aún durante el siglo XVIII era mucho lo que se ignoraba tanto en una parte como en otra. En 1652 la Compañía Holandesa de las Indias Orientales creó un establecimiento en Africa del Sur, en la bahía de Table que, andando el tiempo, se convertiría en la ciudad de El Cabo. Inglaterra y Francia se contentaron por el momento con el empleo de las islas flanqueantes de Santa Elena y Mauricio, respectivamente.

Hasta el siglo XIX los intereses estratégicos constituyeron la razón fundamental de las relaciones de Europa con Africa<sup>19</sup> junto con los comerciales: se trataba de asegurar la ruta marítima a la India. Y con el dominio de las islas atlánticas ésta quedaba asegurada. Por esta razón portugueses, holandeses e ingleses se interesaron sucesivamente por su posesión para venir todo ello a manos británicas posteriormente. En la vertiente americana del mismo Océano los móviles que enfrentarán a ingleses con españoles y franceses serán los mismos. A finales del siglo XVIII, el alza del comercio de esclavos es, por otra parte, un hándicap importante del papel intermediario de las islas entre los continentes americano y africano. Ni siquiera las guerras de 1778-1783, y de 1793-1815 redujeron éste, hasta el punto de que a finales de siglo se estimaba en 75.000 esclavos africanos el número que era desembarcado en América. Pero verdaderamente el interés de Inglaterra por el dominio indiscutido del Atlántico es tardío y corresponde al siglo XIX. Aún antecedendo a la formación colonial del Imperio, la posesión de las islas de los Mares del Sur no deja de ser un fenómeno decimonónico<sup>20</sup>.

18. Vid. A. BOAHEN, *The African Association, 1788-1805*, «Trans. Hist. Soc. Ghana», vol. VI (Achimota, 1961), 43-64.

19. Vid. J.D. FAGE, *Las relaciones políticas y económicas europeas con Africa Tropical*. En «Historia del Mundo Moderno de Cambridge», ed. de Barcelona, 1972, vol. IX, 390-402. Según este autor los primeros en comprender la importancia estratégica fueron los holandeses. Así en 1677 los franceses se apoderaron de la pequeña isla de Goree, a sotavento de la península de Cabo Verde, que era de los primeros. Y posteriormente las necesidades de su lucha marítima con Francia llevó a los ingleses a la ocupación de la isla durante cada una de las guerras de 1756-1763, 1778-1783, y 1793-1815. Según Fage, considerado retrospectivamente, resulta sorprendente que no se produjera una ocupación fija en este área por parte británica (IX, 391). Aunque desde luego, mientras Inglaterra dominara todo el Atlántico Sur un punto estratégico de la importancia de Goree podía ser tomado siempre que se necesitara.

20. Propiamente, hasta las expediciones antárticas de 1903-1904 grandes áreas del Atlántico Sur permanecían inexploradas, sobre todo las aguas por debajo de los 40° sur de latitud. Las exploraciones pioneras realizadas en el siglo XIX fueron las de Sir J.R. Ross en el «Erebus» y «Te-

## INGLATERRA Y LAS ISLAS CANARIAS: UN EJEMPLO DEL INTERÉS BRITÁNICO POR EL ATLÁNTICO

La historia del interés progresivo de Inglaterra por los ámbitos atlánticos está ilustrada, quizás como en ningún otro lugar del Océano, por las Canarias. Estas se convirtieron desde el siglo XVI hasta el mismo siglo XIX en objetivo preferencial de los intereses británicos. La situación privilegiada del archipiélago canario<sup>21</sup>, junto con su posición estratégica y ventajas económicas asoció muy pronto las miras británicas a las islas españolas. En un manuscrito del siglo XVII, existente en el Museo Británico, no se duda en considerar al archipiélago como uno de los lugares de mayor importancia de entre los pertenecientes al Rey de España: *The King of Spain is possessed of many places of much importance which are accesories and adjuncts to his other Dominions... as the Island of Canaries*<sup>22</sup>. En el mismo depósito documental son abundantes las referencias a estas islas desde los diversos puntos de vista que más interesaron a Inglaterra: 1) información general sobre el archipiélago<sup>23</sup>; 2) posible rivalidad por las Canarias con otros países<sup>24</sup>; 3) intereses comerciales en las islas durante el mismo siglo XVII<sup>25</sup>; 4) situación de

ror» (1839-1843), las del «Challenger» (1873-76), el alemán «Gazelle» (1874-76), la expedición francesa del «Travailleur» (1880), la del norteamericano «Blake» (1877), y la del alemán «Valdivia» en 1898.

21. BM. Sloane MS. 2292, fol. 30-33 valora especialmente la situación del archipiélago en el siglo XVII en la carrera de Indias. Desde un punto de vista geográfico actual, el valor posicional del archipiélago en el Atlántico puede verse en Telesforo BRAVO, *Geografía General de las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1954-64; y Emilio MURCIA NAVARRO, *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico*, Aula de Cultura de Tenerife, 1975.

22. En *A particular Journal of the Proceeding in the House of Peers in a cause between J. Skinner, a private merchant trading to E. Indies and E. India Company (1667-8)*. BM. Stowe MS. 303, fol. 115-116.

23. BM. Eg. MS. 383 en que se recoge documentación española especialmente de finales del siglo XVIII, con noticias generales sobre Gran Canaria.

24. BM. Add. MS. 36317, fols. 224, 350 y 352. Se trata de una copia de las noticias acerca de lo ocurrido en Tenerife en 1599 cuando una armada flamenca llegó al archipiélago con 84 velas, originando cuantiosos daños, con la particularidad de que «si el enemigo se quisiese fortificar en ellas obligara a mucho y impediría entretanto que fuese hechado de allí la Contratación de las Indias, pues las flotas necesariamente han de pasar por aquellas islas o a vista suya» (f. 224).

25. BM. Add. MS. 32093, fol. 367 que es una «Remonstrance» de los mercaderes de Londres con intereses mercantiles en las islas entre 1654 y 1658. Se dice que ellos tienen desde hacía largo tiempo comercio con aquellas islas sobre todo en las mercancías de Indias y en tabaco. También en BM. Stowe MS. 303, fols. 109-126 se hace un razonamiento acerca de la patente de comercio que, realizada en tiempos de Charles II, garantizaba a comerciantes de Londres el tráfico con las Canarias, insistiéndose en que el Parlamento había de hacer valer tales derechos.

los extranjeros y especialmente de los ingleses ante las amenazas de la Inquisición<sup>26</sup>; 5) estado de las fortificaciones en las islas<sup>27</sup>; o, finalmente, 6) relaciones a niveles de esquema y croquis sobre las islas en los años finales del siglo XVIII<sup>28</sup>.

El espacio canario se convierte desde el siglo XVI en uno de los centros más importantes de la piratería, por parte de flamencos, franceses y sobre todo ingleses<sup>29</sup>. Por el tratado de Medina del Campo, de 1489, los Reyes Católicos concedían a aquellos libertad completa de comercio con aquellos dominios. Pero es sobre todo a partir de 1519, cuando los comerciantes de Bristol organizan expediciones comerciales a las islas Azores, Canarias y costas de Marruecos y Berbería. En dichas relaciones comerciales destacó la figura de William Hawkins, el famoso mercader de Plymouth, quien con sus hijos William y John estableció un servicio regular marítimo con el archipiélago, traficando sobre todo en azúcares y vino. Pero a esta primera fase de relaciones sigue la de la piratería en una escalada progresiva a partir de 1540<sup>30</sup>. Durante tres siglos Canarias sufrió la guerra naval entre España y las distintas naciones europeas que también en los períodos de paz enviaban sus corsarios y piratas. La razón de ello era el valor estratégico de las islas para la «Armada del Sur» y el choque del contrabando inglés contra el monopolio hispano<sup>31</sup>. Momento especialmente difícil para aquellas fue cuando en noviembre de 1739, Inglaterra declaró la guerra a España tras dos años de negociaciones difíciles<sup>32</sup>. Posteriormente, los cónsules ingleses en territo-

26. BM. Eg. MS. 1512 en que se recogen los procedimientos contra extranjeros por la Inquisición entre 1565 y 1718.

27. BM. Sloane MS. 3827, fols. 204-249 se refiere al estado de las fortificaciones y a la falta de dinero para este propósito.

28. BM. Add. MS. 19049, fols. 11-13 en el que se traza un breve «An account of the Seven Canary Island in África» de hacia 1787; y BM. Add. MS. 15963, con los croquis de las islas por O. Humphrey, de 1785.

29. La gran obra sobre el particular es la de Antonio RUMEU DE ARMAS, *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-50.

30. Entre otros títulos sobre piraterías: A. RUMEU DE ARMAS, *Los viajes de John Hawkins a América (1562-1595)*, Sevilla, 1947; A. DE BÉTHENCOURT, y A. RODRIGUEZ, *Ataques ingleses contra Fuerteventura (1740)*, Valladolid, 1965; V. MORALES LEZCANO, *Sir Walter Raleigh y los archipiélagos del Atlántico Ibérico*, «Anuario de Estudios Atlánticos» (1967), núm. 13, pp. 339-364; E. SERRA RAFOLS, *Los primeros ataques piráticos a Canarias*, «Anuario de Estudios Atlánticos», (1968), núm. 14, pp. 383-403.

31. W. GEOFFREY, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979, pp. 167-8, 184-9, 261-2.

32. La publicística inglesa sobre las rivalidades con España en el Atlántico es amplia. A continuación damos algunos títulos de los referentes al siglo XVIII junto con sus respectivas firmas en la *British Library* del Museo Británico: *Reasons for a war against Spain. In a letter*

rio español comunicaban a su embajador las órdenes que recibían los comandantes y gobernadores de los puertos de España en contra de previsibles ataques de corsarios y piratas<sup>33</sup>. También hacían llegar a Londres noticias, para ellos de sumo valor, como cuando por la epidemia de vómito negro morían en las islas hombres de la guarnición, como 14 oficiales y 150 hombres en 1771<sup>34</sup>.

Mientras tanto las relaciones comerciales continuaban, y los comerciantes de Londres seguían traficando con las islas<sup>35</sup>. A finales de siglo, en 1797, se iba a producir, sin embargo, el choque más duro de los ingleses contra las Canarias, que estuvo protagonizado nada menos que por Nelson, quien concibió el proyecto de apoderarse del archipiélago<sup>36</sup>. El asalto a Santa Cruz fracasó y el mismo Nelson en el combate del 24 de julio perdió el brazo derecho<sup>37</sup>. Desde entonces y a pesar de que la victoria de Trafalgar dio el dominio del Atlántico a Inglaterra, ésta cambió la táctica del dominio violento por la del dominio económico hasta el punto de entrar Canarias dentro de la órbita del imperialismo comercial<sup>38</sup>. No obstante, todavía a finales del siglo XIX, en 1898 el Foreign Office ofrecía garantías al Gobierno de Madrid sobre las islas Canarias<sup>39</sup>.

*(signed: L.D.) from a merchant of London trading to America, to a member of the House of Commong (104.b.46); A Review of all that hath pass'd between the courts of Great Britain and Spain relating to our trade and navigation, from the year 1721. London, 1739 (E.2030(11.); An Essay on the management of the present war with Spain as far as it has been hitherto conducted on the part of Great Britain. By an impartial hand. London, 1740 (8132.b.78); Some material and very important remarks concerning to the present situation of affairs between Great Britain, France and Spain, London, 1755 (8026.c.34).*

33. BM. Add. MS. 24173, fols. 103-105.

34. BM. Add. MS. 24167, fol. 21

35. BM. Add. MS. 14034, relativo a las relaciones comerciales entre 1696 y 1786.

36. *Vid.* la impresa *Relación circunstanciada de la defensa que hizo la plaza de Santa Cruz de Tenerife, invadida por una escuadra inglesa, al mando del Contra-almirante Horacio Nelson, la madrugada del 25 de julio de 1797*. Madrid, MDCCXCVIII. *Vid.* también, Francisco LANUZA CANO, *Ataque y derrota de Nelson en Santa Cruz de Tenerife. Relato histórico*, Madrid, 1955, VIII, p. 796.

37. BM. Add. 34906, fol. 212.

38. *Vid.* el apartado que sobre «Imperialismo colonial y burguesía dependiente» escribe Víctor MORALES LEZCANO en *Historia General de las Islas Canarias*, de Agustín Millares, Las Palmas, 1977, vol. V, p. 292.

39. *Vid.* Christopher HOWARD, *Britain and the Casus Belli (1822-1902)*, London, 1974, p. 116.

## LA DISPUTA DE LAS MALVINAS

A mediados del siglo XVIII, cuando el poder británico se hacía cada vez más indiscutible, aparecía un grave problema en los Mares del Sur que iba a dar lugar a una grave crisis internacional. La ocupación de las Malvinas por Inglaterra, en efecto, suponía no sólo el dominio definitivo de la ruta de Filipinas sino una espada de Damocles sobre el Imperio español de las Américas. Los derechos que aducían para la posesión eran los del hipotético y discutido descubrimiento del archipiélago malvinés por el inglés Davis en 1592<sup>40</sup>. Desde comienzos del siglo XVIII Inglaterra estaba cada vez más interesada en un posible establecimiento en América del Sur con la consiguiente ventaja del dominio de los Océanos Atlántico y Pacífico<sup>41</sup>. Las cláusulas de Utrecht, sin embargo, le dieron por medios pacíficos la hegemonía del mar y del comercio atlántico a expensas del imperio colonial español. Posteriormente, en la guerra entre España y Gran Bretaña de 1739, conocida con el nombre de «la oreja de Jenkins», los ingleses tomaron conciencia verdaderamente del interés estratégico de las islas Malvinas. El almirante Anson, precisamente, expuso ante el Parlamento las ventajas que el establecimiento en unas islas como aquéllas podrían suponer para Inglaterra<sup>42</sup> al mismo tiempo que señalaba la debilidad de las defensas españolas en las Indias. Los planes, sin embargo, para formar una expedición que explorara aquellas islas y que llevara a cabo las ideas de Anson se vieron interrumpidos en 1748 por la paz de Aquisgrán<sup>43</sup> y los deseos del rey de Inglaterra de mejorar las relaciones con la España de Fernando VI. Por otra parte la Guerra de los Siete Años y las luchas en Canadá y la India impedían a Inglaterra la apertura de un nuevo conflicto en el Atlántico Sur.

40. La polémica sobre el descubrimiento ha llegado a nuestros días. Los argumentos ingleses, expresados por ejemplo en V.F. BOYSON, *The Falkland Islands*, Oxford, 1924, pp. 23 y ss. han sido rechazados de plano por la historiografía argentina. *Vid.* Enrique RUIZ GUIÑAZU, *Proas de España en el mar magallánico*, Buenos Aires, 1945, p. 128.

41. *Vid.* Dionisio DE ALCEDO Y HERRERA, *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII*. Publicadas don Justo Zaragoza, Madrid, 1883, p. 314.

42. En 1748 se publicaba en Londres el viaje de Anson que ya se había dado a conocer tres años antes. Su título era: *A voyage round the world in the years 1740-1744 by George Anson esp. commander in chief of a squadron of His Majesty's ships, sent upon an expedition to the South Seas*.

43. Julius GOEBBEL, *The struggle for the Falkland Island. A study in legal and diplomatic history*. New Haven, 1927, p. 197.

Finalizada la Guerra de los Siete Años en 1763, se pusieron en práctica los proyectos del almirante Anson y, con toda rapidez, se dispuso una expedición hacia las Malvinas bajo el mando del comodoro Byron. A éste se le dieron órdenes de «marchar a las islas de Su Majestad llamadas Falkland y Pepys situadas en el Océano Atlántico, cerca del estrecho de Magallanes, con el fin de hacer reconocimientos más completos de los que se han hecho hasta ahora, y determinar el lugar o lugares más apropiados para un nuevo establecimiento o establecimientos en ellas»<sup>44</sup>. El 23 de enero de 1765, Byron, después de haber buscado inutilmente la isla Pepys, tomaba posesión de las Malvinas. Poco después una nueva expedición salía de Inglaterra hacia el archipiélago. Al difundirse la noticia de la fundación realizada por los franceses los nuevos ocupantes manifestaban que como las islas «han sido descubiertas en primer término por súbditos de la Corona de Inglaterra, si alguna persona fuese ilegalmente establecida en cualquier parte de las citadas islas, debe ser compelida a dejarlas, o a prestar juramento de sometimiento al Gobierno de Su Majestad, como súbditos de la Corona de la Gran Bretaña»<sup>45</sup>.

Se iniciaba la crisis de las Malvinas que durante varios años había de agitar a las cancillerías europeas. Para el ministro español Grimaldi el establecimiento de los ingleses tenía un valor para ellos más estratégico y militar que comercial o contrabandista. Ante este peligro la respuesta dada por las autoridades españolas de Madrid y las Indias a la intromisión británica fue rotunda: los ingleses habían de salir a cualquier precio de las islas. A juicio del conde de Aranda el problema se presentaba incluso como el más crítico del reinado de Carlos III<sup>46</sup>. En el oficio español presentado al rey Jorge III, en que se combinaba la serenidad con la energía, se hacía constar que cual-

44. Vera LEE BROWN, *Anglo-Spanish Relations in America in the closing Years of the Colonial Era*. «Hispanic American Historical Review» (Baltimore, 1902), V, 394.

45. Antes que los ingleses fueron los franceses los primeros en establecerse en el archipiélago, por parte de colonos de Saint Maló, de quienes tomó el nombre de *Malouin*. El asentamiento efectivo se produjo, en efecto, en 1763 a consecuencia del derrumbamiento franco-americano impuesto por el Tratado de París, cuando los franceses, adelantándose a los británicos decidieron aprovechar la posición estratégica de las islas en la ruta del mar del Sur. El proyecto respondía a la iniciativa particular de Bougainville si bien era respaldada por la Corona. En 1766 surgía un primer enfrentamiento con los franceses, cuando ya España, después de difíciles conversaciones con Francia, había conseguido el restablecimiento de su soberanía en el archipiélago. *Vid.* Dom PERNETTY, *Histoire d'un voyage aux Isles Malouines fait en 1763 et 1764, avec des observations sur le droit de Magellan et sur les patagons*. París, 1770, II, 98 ss. en que se refiere a los trabajos realizados por los nuevos colonos.

46. O. GIL MUNILLA, *Malvinas. El conflicto anglo-español de 1770*. Sevilla, 1848, p. 37.

quier colonia británica en las proximidades del estrecho de Magallanes suponía la violación de los tratados internacionales, y especialmente del de Utrecht. El Gobierno español basaba la legalidad de sus reclamaciones no en la ocupación efectiva o en el descubrimiento sino en un título anterior: las bulas pontificias de 1493 y los tratados posteriores. El archipiélago, aunque despoblado, era un dominio claramente dependiente de la Corona española. Por otra parte, Inglaterra fue la potencia más interesada en hacer consignar en el tratado de Utrecht que el Imperio colonial español de América quedaría como se encontraba antes de la Guerra de Sucesión (1700). Pues esto suponía la eliminación de Francia, unida a la sazón a España por la dinastía borbónica, de posibles concesiones ventajosas en el Nuevo Mundo, y además el reconocimiento de todas las presas británicas realizadas hasta aquella fecha<sup>47</sup>.

Mientras la tensión diplomática entre Londres y Madrid iba en aumento, Carlos III acordaba la conveniencia de establecer en las Malvinas una colonia que asegurara su posesión (julio de 1766). A la vez que se aceleraba la salida de las islas de los colonos de Saint Malo, la tirantez hispano-inglesa aumentaba. La política de Grimaldi era enérgica e inflexible: si la diplomacia no era suficiente se iría a la guerra, pues «no se trata en ella sino del ataque a las posesiones de ultramar, del imperio del Océano, de los intereses comerciales y de poner límites a la ambición inglesa». Curiosamente se sabía todavía muy poco del establecimiento inglés en las islas y a ciencia cierta se desconocía si verdaderamente se había producido en las Malvinas o en tierra firme del Pacífico meridional<sup>48</sup>.

En 1768 una Real Orden enviada al gobernador de Buenos Aires mandaba taxativamente «no permitir establecimiento alguno de los Yngleses; y que los que tengan hechos los expela por la fuerza si no sirven las amonestaciones, arreglado a las leyes y sin necesitar más orden». Con arreglo a estas instrucciones, salió la escuadra española de Montevideo con efectivos considerablemente superiores y tras abrir fuego contra Port Egmont obligó a los ingleses a capitular. Era el 10 de junio de 1770<sup>49</sup>. Toda la diplomacia europea estará pendiente del incidente de las Malvinas. En opinión del conde de

47. El mejor estudio sobre el problema internacional desencadenado por las Malvinas en el siglo XVIII continúa siendo el de M. HIDALGO NIETO, *La cuestión de las Malvinas. Contribución al estudio de las relaciones hispano-inglesas en el siglo XVIII*. Madrid, 1947.

48. BM. Add. MS. 32603, donde se encuentra una interesante documentación relativa a las Malvinas con una colección de datos referidos a las islas entre 1767 y 1834.

49. BM. Add. MS. 40759, fols. 75-77.

Aranda la guerra con Inglaterra era inevitable. A las negociaciones, primero amistosas con la mediación de Francia, siguió la ruptura de las relaciones diplomáticas, y a éstas el arreglo definitivo de la causa en favor de España. La oposición de los *whigs* protestaba de aquel «ignominioso compromiso en el que no había satisfacción ni reparación». La evacuación británica fue diferida, si bien el incidente quedaba definitivamente zanjado en 1774. Con posterioridad a esta fecha, sin embargo, la presencia británica continuó a través de las pesquerías de ballenas y lobos marinos en rivalidad con buques norteamericanos<sup>50</sup>.

#### OCUPACION BRITANICA DE LAS ISLAS DE LOS MARES DEL SUR

Antes de que finalizara el siglo XVIII la primacía absoluta de Inglaterra era indiscutible. Y cuando en octubre de 1805 se produjo la batalla de Trafalgar el señorío británico de los mares se impuso absolutamente. Entre el comienzo y el final de las guerras napoleónicas experimentó un extraordinario crecimiento. A pesar de las pérdidas sufridas durante el conflicto el número de barcos mercantes registrados pasó desde 16.418 en 1795 a 24.418 en 1815, lo que suponía un incremento de más de un millón de toneladas<sup>51</sup>. Al mismo tiempo su fuerza naval se hallaba constituida por 1.168 barcos, una cifra que no tenía par en el mundo de entonces. El secreto del inmenso poder inglés así como de la supremacía de Inglaterra sobre la Francia napoleónica estaba en el dominio del mar. Como diría, precisamente, Wellington «si alguien desea saber la historia de esta guerra le diré que es nuestra superioridad marítima la que me permite mantener mi ejército, mientras que el enemigo no puede hacerlo»<sup>52</sup>.

Consciente de esta realidad, Inglaterra decide asegurarse el dominio de los mares a partir de la derrota misma de Napoleón. Castlereagh, primero desde el Departamento de Guerra y después como ministro de Exteriores será el impulsor de esta política<sup>53</sup>. Para no causar alarma la táctica británica consistirá en asegurarse el dominio del mar mediante la posesión de peque-

50. BM. Add. MS. 13974, fols. 367 y ss.

51. C.E. FAYLE, *The Trade Winds*, Ed. de Parkinson, London, 1948, p. 83.

52. Letters by Sir Byan Martin, ed. Sir R. V. Hamilton (Navy Record Society, 1898), vol. II, p. 409.

53. Sobre la base de las *Memoirs and Correspondence of Viscount Castlereagh* (publicadas por su hermano Carlos en 12 vols. London, 1848-54), puede verse por ejemplo la reciente biografía de John W. Derry, *Castlereagh*, London, 1976, pp. 115-138.

ños enclaves remotamente situados pero de un gran interés estratégico. En 1800 Inglaterra se apoderaba de Malta, reteniéndola tras los tratados de Paz quince años después<sup>54</sup>. En 1806 ocupaba por segunda vez El Cabo que ya había estado en manos británicas entre 1795-1803 a consecuencia del dominio francés de los Países Bajos pasando también a su órbita en 1814<sup>55</sup>. El año que marca nítidamente la auténtica hegemonía marítima de Inglaterra es 1815 tras la derrota de Napoleón. En la misma fecha, Gran Bretaña se adueña de la isla de Helgoland en el mar del Norte<sup>56</sup>, de las islas jónicas<sup>57</sup>, de Ascensión y Mauricio<sup>58</sup> además de la adquisición de Ceilán, Singapur y los recientes establecimientos de Australia. En el otro lado del Atlántico las cortas esperanzas de conseguir bases en Sudamérica durante la Guerra fueron abandonados antes de que llegara la paz pero también en el mismo año de 1815 se establecen en la Guayana, Trinidad, Santa Lucía y Tobago<sup>59</sup>.

La preocupación del Almirantazgo de extender por el mundo una verdadera red de estaciones navales que permitieran dominar las rutas de navegación tuvo una favorable acogida en una población que sobreabundaba en la Gran Bretaña y se veía impulsada a emigrar en unas condiciones extraordinariamente ventajosas. Los capitanes de buques mercantes o las misiones oficiales emprendidas por el Gobierno contribuían a la vez a la exploración de los parajes más recónditos como los realizados hacia la Antártica<sup>60</sup>. Durante los mismos años de las guerras napoleónicas éstos tampoco se habían visto interrumpidos<sup>61</sup>. En 1833, tras la ocupación de las Malvinas, puede decirse que todos los Mares del Sur, sin excepción, eran británicos. Como se decía en una de las *Memorias* sobre aquellos inmensos espacios «ni un solo ruido entorpecía el silencio de muerte ni la soledad existente, exceptuando

54. Vid. William HARDMAN, *The history of Malta during the period of French and British occupation, 1798-1815*, Ed. de J. Holland Rose, 1909, y Harrison SMITH, *Britain in Malta*, Malta, 1953.

55. Vid. la abundante bibliografía existente sobre Africa del Sur en *Cambridge History of the British Empire*, Cambridge, 2nd. edn. 1963, vol. VIII.

56. William G. BLACK, *Heligoland and the islands of the North Sea*. London, 1888.

57. Frédéric GUILLAUME DE VANDONCOURT, *Memoirs on the Ionian islands considered in a commercial, political-military point of view*. Translated by William Walton, 1816.

58. Vid. Auguste TOUSSAINT, *Bibliography of Mauritius (1502-1954)*, Port Louis, 1956.

59. Sobre el reforzamiento de la potencia marítima de Gran Bretaña entre 1793 y 1830, vid. C.W. CRAWLEY, *Historia del Mundo Moderno*, de Cambridge, cit. IX, p. 7.

60. James WEDDELL, *A voyage towards the South Pole in 1822-4, containing an examination of the Antarctic Sea to the seventy-fourth degree of Latitude*. London, 1825.

61. Vid. Charles H. BARNARD, *A narrative of the suffering and adventures in a voyage a round the World during the years 1812, 1813-1816; embracing an account of the seizure of his vessel at the Falkland Island*. New York, 1829.

nosotros»<sup>62</sup>. Los fundamentos desde luego de este imperio marítimo mundial no son de tipo territorial o político sino económico. El poder imperial británico ha sido comparado con los que en la Antigüedad constituyeron Tiro, Mileto y Cartago. Como en éstos la expansión inglesa se debió esencialmente a la inquietud de sus hombres de negocios para encontrar materias y abrir nuevos mercados. Como aquéllos se fundamenta sobre la actividad económica de la metrópoli y pudo construirse y podrá mantenerse por el poderío naval. Sin embargo, a diferencia de los antiguos imperios marítimos citados, el centro del imperio no es solamente una ciudad, sino un estado poderoso cuya población de diez millones de habitantes le permite reclutar, en caso necesario, un numeroso ejército y hacer frente al asalto de potencias fundadas sobre la fuerza militar<sup>63</sup>.

#### ISLA ASCENSION

Con una superficie de 34 millas cuadradas, esta isla del Atlántico austral se sitúa a 1.330 kms. de Santa Elena<sup>64</sup>. En un manuscrito de 1699, existente en el Museo Británico de Londres, referido a las plantas de la isla, y escrito en latín se dice que está *ad trigesimum quartum gradum latitudinis Borealis*<sup>65</sup>. Fue descubierta en 1501 por el portugués Juan de Nova, el día de la Ascensión, de donde tomó el nombre. Es una isla montañosa, con algunos puntos que superan los 800 metros. Su clima se halla dominado por los alisios del SE. En sus playas abundan las tortugas marinas que se cogen entre diciembre y mayo<sup>66</sup>. A lo largo del siglo XVIII permaneció deshabitada a pesar de los intereses de los holandeses que se establecieron en ella transitoriamente<sup>67</sup>. A finales de siglo y comienzos del XIX los británicos re-

62. L.B. MACKINNON, *Atlantic and Transatlantic Sketches, afloat and ashore*, London, 1852, II, 223.

63. Jacques PIRENNE, *Historia Universal*, cit., V, 205-206.

64. *Vid.* Duff HART-DAVIS, *Ascension. The story of a South Atlantic island*, London, 1972, *Vid.* bibliografía, pp. 230-4.

65. BM. Sloane MS. 2376, fols. 118-122.

66. BM. Sloane MS. 1040, f. 53 b, con la carta de finales del siglo XVII, por Sir N. Miller, con un esquema de la isla y breves referencias sobre su extensión y situación.

67. *Vid.* *An Authentic Relation of the many hardships and suffering of a Dutch sailor, who was put on shore on the uninhabited Isle of Ascension, by order of the Commodore of a squadron of Dutch ships*. Ed. de 1746 (Existente como impreso en la «British Library», 185. a. 12). Hay dos ediciones posteriores, una de 1808 (1326.g.11), y otra de 1811 (2072.g).

pararon en su valiosa situación en medio del Atlántico<sup>68</sup>. Y en 1815 tomaban posesión de ella. En 1898 la población era de 186 personas y la superficie de la isla había sido cultivada hasta permitir el mantenimiento de tres mil ovejas. Su guarnición estaba compuesta por cien hombres y todos los gastos se cargaban al Ministerio de Marina<sup>69</sup>.

### SANTA ELENA

Se encuentra a 800 millas al SE de Ascensión, y a 1.200 de la costa africana, con una extensión de 47 millas cuadradas<sup>70</sup>. La isla fue descubierta por el portugués Juan de Nova Catella, el mismo de Ascensión, el 21 de mayo de 1502, día de Santa Elena. Los portugueses mantuvieron en secreto su situación hasta que en 1588 fueron visitadas por Cavendish. Los holandeses se mantuvieron en ella entre 1645 y 1650 abandonándola seguidamente para volver a ella en repetidas ocasiones hasta que en 1673 los ingleses la capturaron definitivamente<sup>71</sup>. De ella se hizo cargo la *East India Company* que realizó algunas mejoras<sup>72</sup>. Con unos suelos cultivables<sup>73</sup>, la isla tenía un gran valor para los barcos de la Compañía que hacían la ruta de las Indias Orientales desde el mismo siglo XVII<sup>74</sup>. Casi todos ellos recalaban en ella a su regreso a Inglaterra «ante la situación de los asuntos públicos»<sup>75</sup>. Su bahía además presentaba unas condiciones excelentes<sup>76</sup>. Desde 1806, a partir de un Memorandum presentado por Sir R. Wilson, la isla, siempre por su posición, empieza a valorarse más<sup>77</sup>. Fortificada con una fuerte batería de grue-

68. Geographical collections of Alexander Dalrymple, hydrographer to the East India Company (1799) and to the Admiralty (1795-1808), including accounts of Mauritius, Bourbon, Madagascar and Ascension, printed by Dalrymple in *The Oriental Repertory* (1808), II, 99.

69. *Colonial Office List for 1898* (Historical and Statistical Information respecting the Colonial Dependencies of Great Britain), p. 301.

70. Vid. Geoffrey Charles Kitching, *A St. Helena bibliography*, St. Helena, 1937; y Philip Gosse, *St. Helena, 1501-1938*, St. Helena, 1938.

71. BM. Add. MS. 34729, fols. 127-131, en que se recoge el «Diary of the capture».

72. BM. Add. MS. 20240, con una recopilación de noticias muy diversas sobre la isla entre 1687 y 1824.

73. Vid. J.C. MELLISS, *St. Helena: a physical, historical and topographical Description of the Island, including its Geology, Fauna, Flora and Meteorology*, London, 1875.

74. BM. Sloane MS. 1040, fol. 53 b, en que se incluye un esquema gráfico de la isla con una sucinta descripción de la forma, corrientes y montes de finales del siglo XVII. Para otra visión de la isla, ésta de 1791, BM. Add. MS. 45580, fols. 37-38.

75. BM. Add. MS. 34447, fol. 277. Se trata de una carta de la *East India Company* al Gobernador de la isla en 1792.

76. BM. Add. MS. 19824, fol. 1, con un plano de la bahía hacia 1798, a cargo de J. Barrow.

77. BM. Add. MS. 30.097, fol. 108.

so cañón, en medio de prodigiosas olas, es definida como «un castillo en medio del Océano»<sup>78</sup>. En un promedio de cinco años, desde 1801 a 1805, inclusive, 165 barcos tocaron anualmente la isla, de tal manera que con frecuencia el total de las tripulaciones superaba al de la población isleña<sup>79</sup>. La posesión de la isla fue asignada perpetuamente a la *East India Company* con poder de soberanía y legislación y a ella pertenecerá hasta que por un Acta del Parlamento, de 22 de abril de 1834, pasaba a la Corona<sup>80</sup>. La suprema autoridad era la del Gobernador, quien estaba asesorado por un consejo del que formaban parte el teniente Gobernador y el *senior civil servant*. En 1808 la fuerza militar de la isla estaba formada por un cuerpo de artillería, mandado por un teniente coronel, un regimiento de infantería, cinco compañías de blancos y la milicia negra. Poco después esta fuerza era aumentada con 40 hombres de artillería y dos tenientes<sup>81</sup>.

La isla de Santa Elena se hizo famosa al convertirse en el exilio obligado de Napoleón tras la batalla de Waterloo<sup>82</sup>. En 1815, según un informe, la población era de 550 habitantes blancos pertenecientes exclusivamente a la guarnición, y 1.560 negros, de los cuales 340 eran libres. La composición de las tropas era la siguiente: 400 hombres de artillería, 600 del regimiento de la isla, y 500 de «black Riflemen»<sup>83</sup>. Con motivo de la estancia del famoso prisionero las medidas de seguridad aumentaron extraordinariamente. Así los barcos de la honorable East Indian Company y otros bajeles que se aproximaran a la isla habían de ser *visitados* por barcos del establecimiento antes de permitírseles anclar, exigiéndoseles previamente la lista de pasajeros y el control absoluto de la tripulación que antes del amanecer o del crepúsculo había de volver a sus respectivos barcos<sup>84</sup>. En 1819 se ordenaba igualmente

78. BM. Add. MS. 6715, fol. 131.

79. La población de la isla en 1805 era de 504 habitantes blancos; 1.560 negros, de los que 329 eran libres, formando un total de 2.064, además de la guarnición y el establecimiento civil de la Compañía. Existía una sola parroquia con dos iglesias. Los extranjeros eran acomodados en casas particulares (MS. 6715).

80. BM. Add. MS. 36224, fol. 359, acerca de la opinión legal y jurisdicción (con fecha de 1761).

81. *Vid. Extracts from the St. Helena Records from 1673 to 1835*, compilados por H.R. Janisch, en un tiempo gobernador de la isla, Jamestown, 1844.

82. La documentación acerca de la estancia de Napoleón en Longwood es muy abundante, y parte de ella se guarda manuscrita en el BM. Add. MS. 20159, 20208, 20212, 20221, 20222, 20240.

83. BM. Add. MS. 38261, fols. 286-293.

84. BM. Add. MS. 20240, fols. 185-187.

la constitución de un tribunal marcial en relación con los franceses detenidos<sup>85</sup>.

Aprovechando tal vez que todo el mundo estaba pendiente de la isla de Napoleón, las autoridades británicas decidieron dar un golpe espectacular en 1819 aboliendo la esclavitud en Santa Elena. Era la culminación de una serie de medidas discutidas en los años anteriores. El día de Navidad de 1818 se resolvió que todos los niños nacidos a partir de esta fecha de hijos de esclavos propiedad de la Compañía serían libres. En septiembre de 1817 existían en la isla 1.443 esclavos, de los que 605 eran varones y 838 hembras. De los hombres, 431 tenían entre 16 y 60 años de edad; 55 tenían más de 60 años; y 119, menos de 16. De entre las mujeres, 471 estaban por encima de los trece, y 367 por debajo<sup>86</sup>.

En un memorandum de 1862, se decía que Santa Elena es una isla de considerable interés tanto por estar ligada a los últimos años de la vida de Bonaparte (que por entonces comenzaba a obrar fama legendaria) como por un lugar de alto (*halting place*) en la gran ruta navegable de la India y Australia a Inglaterra. En el documento se dice que si su importancia *puede no ser de primera clase* tiene la ventaja de que su protección no resulta muy pesada, y su interés es extraordinario «en caso de guerra». Por ello era necesario acoplar nuevas baterías que pudieran repeler cualquier intento de ataque por mar, «porque la ciudad y puerto están en una muy amplia bahía»<sup>87</sup>. En los años anteriores, después de la muerte de Napoleón, las defensas de la isla experimentaron un cierto declive que las autoridades locales quisieron compensar con un mayor desarrollo de las actividades agrícolas<sup>88</sup>. El tráfico sin embargo será creciente hasta la apertura de Suez. Según el *Diario* del teniente Blackwell, quien en 1829 visitó la isla, cuando la silueta de ésta se dibujó veinte millas a lo lejos, «era la intención de nuestro capitán permanecer 48 horas, pero el inusual número de barcos que nosotros encontramos

85. BM. Add. MS. 38368, fol. 256.

86. BM. Add. MS. 20239, fols. 18-23. El número de esclavos de la Compañía era de 97: 53 hombres y 44 mujeres. De los primeros 28 estaban entre 16 y 60 años de edad; dos tenían más de 60 años; y 23 por debajo de 16 años. Y de las mujeres, 21 estaban por encima de los 13 años, y 23 por debajo.

87. BM. Add. MS. 43511, fol. 26. El costo de los trabajos de defensa a través de la isla que se juzgaba conveniente era el de cincuenta a sesenta mil libras; con una guarnición de 1.200 hombres, de los que varios cientos podrían organizarse en una *Island militia*.

88. Vid. D. MORRIS, *Report on the Present Position and prospectsof the Agricultural Resources of the Island of St. Helena*, St. Helena, 1844.

allí, hizo que tuviéramos que detenernos tres o cuatro días»<sup>89</sup>. El barco, perteneciente a la *East India Company* transportaba fundamentalmente azúcar.

### TRISTAN DA CUNHA

Entre los 37° y 38° de Latitud Sur y muy al sur de la isla de Santa Elena se encuentra, perdido en el Océano, este archipiélago, compuesto de tres islas que forman un triángulo de tres leguas distante una de otras<sup>90</sup>. La mayor es Tristán da Cunha con cerca de 40 kilómetros de perímetro y formada en su mayor parte por rocas de constitución volcánica que, cortadas a pico, forman grandes montañas con profundos barrancos. En el centro del archipiélago se encuentra la isla Inaccesible y al sur las llamadas Stoltenhoff, Middle y Nightingale<sup>91</sup>. La costa es bastante peligrosa para la navegación y es azotada frecuentemente por los ciclones<sup>92</sup>. En una descripción de 1792 se dice que la tierra es buena y hay abundancia de cabras salvajes y faisanes, con unas aguas ricas en peces del tipo de bacalaos y caballas. Se dice también que se podrían obtener grandes ventajas de las capturas de ballenas para así dejar de depender de portugueses y holandeses<sup>93</sup>.

La isla principal del archipiélago tomó el nombre de su descubridor, quien en 1506 topó con ella al intentar doblar el Cabo de Buena Esperanza en la ruta hacia las Indias. El archipiélago se mantuvo deshabitado hasta el siglo XVIII en que los tripulantes de un ballenero se establecieron en Tristán da Cunha, uniéndoseles poco después algunos aventureros. Al estallar la guerra entre los Estados Unidos e Inglaterra a comienzos del siglo XIX el gobernador de El Cabo, lord Somerset, anexionó las islas para evitar el posible acoso de los buques británicos que seguían aquella ruta. La razón principal de ello se debió quizás al temor que el guardián de Napoleón en Santa Elena, Hudson Lowe, sentía de que los partidarios del emperador intentarían tomar Tristán como base de algún intento de liberación<sup>94</sup>. Y, en

89. BM. Add. MS. 39812, fol. 20.

90. BM. Add. MS. 19825, fol. 9.

91. Vid. F. and G. STOLFENHOFF, *Two years in Inaccessible*, en «Cape Monthly Mag.» (December, 1873).

92. BM. Sloane MS. 3665, fol. 31, con una carta por el capitán J. Kempthorne, de 1888. La carta es sólo de la isla de Tristán.

93. BM. Add. MS. 38228, fol. 82. La descripción comete un grave error al considerar que las otras islas «son del mismo tamaño» que la de Tristán. Se observa también que están llenas de bosques, agua fresca y excelente tierra.

94. Vid. Rev. H.M. ROGERS, *An outpost of the Atlantic (Tristan da Cunha)*, London, 1922.

efecto, el 28 de noviembre de 1816 envió un destacamento con cinco oficiales y 36 suboficiales y soldados con sus mujeres e hijos que se instalaron en la única llanura de la isla, donde construyeron sus alojamientos e instalaron las baterías. Tenían órdenes de vigilar a cuantos buques pasaran, impedir el desembarco de los extranjeros y resistir a toda tentativa de establecerse allí<sup>95</sup>. Con posterioridad a esta fecha, uno de los hombres de la guarnición, el cabo William Glass, obtuvo autorización para quedarse allí con su mujer, sus dos hijos y dos obreros dirigiendo de una manera patriarcal el gobierno de la isla<sup>96</sup>. En 1824 el artista Augusto Earle, en su viaje a Nueva Zelanda, permaneció un año en Tristán da Cunha y en su *Diario* da preciosas noticias sobre la situación del establecimiento<sup>97</sup>. Gracias a él, por ejemplo, se conoce la humilde cabaña del fundador de la colonia en el año indicado de 1824<sup>98</sup>. Tres años después arribaron a la isla cinco mujeres de color, procedentes de Santa Elena para contraer matrimonio con cinco solteros de Tristán. A la muerte de Glass le sucedieron en el gobierno de la comunidad Cotton, un antiguo marino inglés y después el holandés Green, quienes continuaron dedicándose fundamentalmente al cultivo de la tierra<sup>99</sup>. En 1885 la población de la isla era de 109 personas y de ella 19 eran hombres adultos, de los cuales 15 murieron ahogados en una chalupa en ese mismo año, quedando en la isla sólo mujeres y niños prácticamente. Años después, en 1906, una epidemia desconocida destruyó las cosechas y casi todo el ganado. Y el Gobierno de Londres propuso a los habitantes de la isla transportarlos a El Cabo<sup>100</sup>.

### LA ISLA DE GOUGH

A 250 millas al SE de Tristán da Cunha y a 1.500 de la ciudad de El Cabo, se encuentra esta isla del Atlántico Sur, descubierta por los portuque-

95. Rose Annie ROGERS, *The Lonely Island*, London, 1926.

96. BM. Add. MS. 43729, donde se conserva la *Biblia* utilizada por Glass en Tristán hasta su muerte en 1853. En las primeras páginas hay adheridas varias hojas de plantas de la isla.

97. EL *Diario* era publicado por Longmans en 1832 como anexo a su obra *Nine Months Residence in New Zealand in 1827... together with a Journal of a Residence in Tristan d'Acunha*, London, 1832.

98. BM. Add. MS. 43846. La presente documentación manuscrita procede de la donación hecha en el siglo actual por Mr. Douglas M. Gane, ministro honorario de Tristán, a la British Library.

99. BM. Add. MS. 44085, fols. 67-69, con documentos referentes a la propiedad de la tierra y donación de una casa, no habitada, con dos huertos a William Dalery en 1859.

100. Mrs. K.M. BARROW, *Three Years in Tristan da Cunha*, London, 1910.

ses y, en honor de su descubridor, llamada «Diego Alvarez». El nombre inglés con que se le conoce en la actualidad deriva del capitán del barco británico que la visitó en 1731. Como el archipiélago en torno a Tristán tiene un origen igualmente volcánico con numerosas montañas y valles pintorescos. La lluvia es muy grande lo mismo que la vegetación<sup>101</sup>. A ella acuden gran número de pingüinos, cuya presencia forma parte muy característica de su paisaje. La isla, que tiene ocho millas de longitud por cuatro de anchura, contiene gran cantidad de guano. Desde la anexión británica de Tristán ha sido considerada como posesión británica. En 1904 la isla era visitada por el barco «Scotia» que exploraba el Antártico en la expedición de Bruce, quien descubrió una rica fauna marina<sup>102</sup>. No hay población permanente.

#### LAS MALVINAS

Tras la expulsión de los ingleses de Port Egmont, en 1771, el archipiélago malvinés se integró, ya sin discusión, dentro del imperio colonial español. En 1792 la población de las islas era de unas ciento ochenta personas. Los sucesivos gobernadores españoles se preocuparon fundamentalmente de preparar la defensa de las islas, principalmente Puerto Soledad, de vigilar los movimientos de los británicos en Port Egmont y aprovechar los recursos pesqueros. Un problema cada vez mayor, a medida que pasaba el tiempo, era la presencia de naves norteamericanas e inglesas dedicadas a faenas pesqueras<sup>103</sup>. Los españoles establecieron también un presidio para condenados a diversas penas. Según el informe de uno de sus gobernadores era conveniente superar el esfuerzo pesquero de los extranjeros impulsando la captura de la ballena y de los lobos marinos, y explotando los recursos ganaderos que entonces consistían en cuatro mil ovejas<sup>104</sup>. El dominio español de las Malvinas terminó naturalmente con la independencia de las colonias americanas. A partir de 1808, con la Guerra Peninsular y los conflictos coloniales el archipiélago fue quedando relegado y casi abandonado. Según el relato

101. R.N.R. BROWN y otros, *The Botany of Gough Islands*, in «Journal Linnean Society» (1905).

102. R.N.R. BROWN of the «Scotia» expedition, *Diego Alvarez ou Gough Islands*, in «Scottish Geog. Mag.» (Agosto, 1905). También, *The Voyage of the «Scotia»*, London, 1906.

103. BM. Add. MS. 35503, fol. 94-103, con extractos de cartas del capitán George Farmer, comandante de la corbeta de SM. «The Swift» al Almirantazgo. Se refiere especialmente a la hostilidad que reciben de los españoles en estas islas durante la época de la disputa.

104. BM. Add. MS. 13974, fol. 368.

del capitán norteamericano Charles H. Barnard, ya citado, quien recaló en las islas por aquellos años, éstas presentaban un aspecto desolador. En esta situación, y en 1820, el Gobierno de las Naciones Unidas comisionaba a David Jewet para tomar posesión del archipiélago «en nombre del país a que éstas pertenecen por ley natural». Bajo el dominio argentino, por consiguiente, se iniciaba una nueva y corta época de la historia de las disputadas islas. Bajo el gobierno de Luis Vernet creció la explotación de los recursos económicos gracias a la venida de nuevos colonos. El Puerto Soledad desarrollaba una actividad no conocida antes y la cabaña ganadera se estimaba, poco después, en la existencia de unas doce mil cabezas de ganado vacuno y más de cuatro mil de caballar<sup>105</sup>. Durante aquellos años los únicos problemas externos que afectaron la vida de las islas y de sus habitantes fueron los litigios con los balleneros norteamericanos que hacían frecuente acto de presencia y que en alguna ocasión llevó a las autoridades a su apresamiento. Estos hechos desembocaron en un grave incidente cuando la corbeta de guerra Lexington intervino al considerar pirático el procedimiento empleado con los buques norteamericanos<sup>106</sup>. Su actuación, violenta y de todo punto injustificada, agrió las relaciones entre Estados Unidos y Argentina.

La vida de las islas bajo la soberanía argentina fue breve. Tras el incidente del «Lexington», Inglaterra cobró conciencia del papel verdaderamente extraordinario (sobre todo por su situación) del archipiélago por más que desde 1774 había abandonado los viejos proyectos de establecerse en las Falklands. Tampoco, tras la incorporación a Argentina en 1820, no hubo por parte británica ninguna reclamación. Por ello la nueva actitud del gobierno británico, que desembocó en la ocupación de las islas, hace pensar en el temor de que otro país, como por ejemplo los Estados Unidos, pudieran tomarle la vez y asentarse en éstas. Pues ya en 1823 el presidente estadounidense Monroe había lanzado la famosa declaración de «América para los americanos»<sup>107</sup>. El cambio de actitud por parte de Londres se advierte a

105. R. FITZROY, *Narrative of the surveying voyage of HMS «Adventure» and «Beagle» between the years 1826-1836*, London, 1839, p. 294.

106. BM. Add. MS. 32603. Aquí puede verse el *Apéndice a los documentos oficiales publicados sobre el asunto de las Malvinas que contiene el esclarecimiento de los hechos perpetrados por el comandante Silas Duncan de la corbeta de guerra de los Estados Unidos contra aquél establecimiento y sus habitantes*, Buenos Aires, 1832.

107. La toma de las Malvinas violaba, en principio, la declaración que Monroe hizo en su mensaje dirigido al Congreso de los Estados Unidos el dos de diciembre de 1823 y que había sido redactado por Adams, estableciéndose el postulado de que el continente americano no se-

partir de 1829 para desembocar finalmente en la decisión de Palmerston de volver a las Falklands. En agosto de 1832 la suerte del archipiélago argentino estaba echada. La corbeta británica *Clío*, mandada por el capitán John Onslow, ponía rumbo hacia Puerto Egmont con las órdenes de izar la bandera inglesa, como expresión de los derechos de soberanía de Inglaterra sobre las islas. En abril de 1833 una nota de Palmerston señalaba que con aquella acción se pretendía «ejercer allí los antiguos e incontestables derechos que corresponden a S.M. y obrar en aquel paraje como una posesión que pertenece a la Gran Bretaña».

La explotación y administración colonial de las Falklands se produce, por consiguiente, a partir de la acción de la *Clío*. Desde el principio la tarea de los británicos fue la de continuar con la obra de la explotación de los recursos y sobre todo la de disuadir a los navíos extranjeros de pescar e incluso navegar en las aguas del archipiélago. En 1838 se constituía la *Falkland Islands Association* que tomaba a su cargo la explotación de la colonia. Y en 1841 lord Russell, entonces ministro de colonias, consiguió del Parlamento la aprobación de un Acta para vender tierras a particulares<sup>108</sup>. En 1845, Mr. S. Lafone, un rico ganadero y comerciante del Río de la Plata, obtuvo del Gobierno una concesión en la parte sur de la isla con una extensión de 600.000 acres y posesión de todo el ganado, por un pago de diez mil libras de 1845 a 1852, y veinte mil en diez años, a partir de 1852. Sin embargo en este último año indicados los intereses de Mr. Lafone en la llamada *Lafonia* eran comprados por la *Falkland Islands Company* por el precio de treinta mil libras.

Progresivamente Londres fue aumentando su interés por el archipiélago dadas sus ventajosas condiciones de situación como estación naval, posición estratégica, interés de comerciantes y presidio<sup>109</sup>. Incluso desde el punto de vista de la lejanía de Inglaterra en un *Memorandum* de 1853 se advertía que, a pesar de todo, el costo de los transportes era la mitad del existente en cualquiera de los situados entre otros lugares como Australia, California, China y la metrópoli. En el citado documento oficial se conside-

ría susceptible de colonización por las potencias europeas. Pero según el ministro de Estado, Mr. Layard en la fecha tardía de 1886, no era aplicable al caso de las Malvinas dado que la ocupación británica se llevó a cabo «en virtud de un título a que decía tener derecho y que hacía mucho lo había declarado y sostenido aquel gobierno» (*Vid.* Alfredo L. PALACIO, *Las islas Malvinas. Archipiélago argentino*. Buenos Aires, 1934, p. 78).

108. Public Record Office (C.O. 81, 1-25).

109. BM. Add. MS. 43256, fols. 36-38, con un mapa general de 1848; y el puerto de Stanley en el Este de las islas.

raba taxativamente como el mejor punto situado de todas las posesiones británicas, «en un rango de importancia no segundo a Gibraltar, Malta, Aden, y Hong Kong en orden a mantener amigables relaciones con otras naciones de la tierra o proteger sus intereses en caso de ruptura»<sup>110</sup>.

*Población de las Falklands a finales del siglo XIX*

Años	Varones	Hembras	Total
1885	710	340	1.050
1886	1.080	720	1.800
1887	1.128	715	1.843
1889	aproximadamente		1.928
1891 (censo)	1.086	703	1.789
1892	1.097	711	1.808
1893	1.116	728	1.844
1894	1.146	756	1.902
1895	1.173	780	1.953
1896	1.198	794	1.902

*Fuente: Colonial Office List for 1898.*

*LAS ISLAS BRITANICAS AL SUR DE LAS MALVINAS*

En el Atlántico Sur, entre las Malvinas y la Antártica se encuentran unas islas diminutas, deshabitadas y cubiertas casi permanentemente por los hielos. Forman una serie de archipiélagos diseminados a miles de millas unos de otros, y constituidos por las islas Georgias del Sur, Sandwich del Sur, Orcadas del Sur, y al oeste de éstas las Shetland del Sur (entre el Estrecho de Drake y la Península Antártica). Las primeras, concretamente, eran descubiertas por Antony de La Rocne en 1675 y exploradas y tomada posesión por el capitán Cook en 1775. Todas estas islas son dependencias, según la consideración administrativa del Reino Unido, de las Malvinas<sup>111</sup>. Y han

110. Memorándum de 5 de marzo de 1853 en Add, MS. 43.256, fol. 34.

111. «State Papers». Letters Patent of Government of South Georgia, South Orkneys, South Shetlands, Sandwich Islands and Graham Land (Westminster, 21 julio 1908). Vol. 101, p. 76.

sido y siguen siendo reivindicadas por Argentina. Dada la latitud y la situación antártica de las islas mencionadas, durante el siglo XIX fueron visitadas sucesivamente por expediciones de exploración<sup>112</sup>.

### LAS ISLAS SURATLANTICAS EN LA ORBITA DEL IMPERIO

Desde finales del siglo XVIII Inglaterra extiende de una manera efectiva, mucho más allá de sus fronteras insulares, no ya sólo su influencia sino también sus posesiones. Preocupación constante del Almirantazgo fue la de extender por el mundo una verdadera red de estaciones navales que le permitiera el dominio de las rutas y del comercio. Parte fundamental en esta expansión desempeñaron las distintas Compañías británicas. La *East India Company* era una auténtica potencia mundial: en Londres, en la India, en la ruta hacia las posesiones asiáticas, en los asuntos políticos, en los medios financieros, en el mercado mundial de los productos tropicales<sup>113</sup>. La carrera emprendida por Gran Bretaña en pro de la ocupación de tierras coloniales fue formidable: en 1815, en torno a este año, la mayor parte de las islas del Atlántico cayeron en su poder. En 1829 (precisamente cuando Londres comienza a valorar nuevamente la posición de las Malvinas) la colonización emprendida desde años atrás se extendía a la parte occidental de Australia, territorios que se temía pudieran ser ocupados por los franceses; y cuyo intento fue favorecido por el incremento de los precios de las lanas australianas.

La *era de Nelson* tiene una importancia decisiva en la potenciación de la política expansionista británica. El poderío marítimo en aquella época de vela dependía de tres factores: de la existencia de una flota de guerra efi-

112. Vid. *Atlantische Studien*, Göttingen (1853-55), 8 vols. En junio de 1876 el *Challenger*, bajo el mando de los capitanes Nares y Thomson fue el primer barco —febrero de 1874— en cruzar el círculo antártico bajo vapor, y su exploración marca una era en la exploración del mar. La expedición recaló curiosamente en Port Stanley, en las Malvinas, y a instancias del coronel D'Arcy (interesado por encontrar en las islas carbón y grafito) el naturalista de la expedición H.N. Moseley recorrió gran parte de la isla, pero su mayor hallazgo fue el descubrimiento de un esqueleto de ballena. Vid. Sir C. WYVILLE THOMSON, *The Atlantic. A preliminary account of the general results of the exploring voyage of H.M.S. Challenger*. Macmillan, 1877, p. 208.

113. Vid. Pierre RENOUVIN, *Historia de las relaciones internacionales*. Ed. de Aguilar, 1967, t. I, vol. II, pp. 1.097-98. No obstante el sistema de las grandes compañías, majestuoso instrumento de dominio según Renouvin, era considerado por muchos como arcaico e ineficaz. Los mismos negociantes de Glasgow y Liverpool criticaban con más o menos razón a la *East Indian Company*, quienes pretendían encauzar el comercio de ultramar hacia la libertad de empresa.

ciente, de una marina mercante bien pertrechada y de unas bases ultramarinas desde las que se pudieran lanzar ataques sobre las posesiones coloniales. Tras las batallas navales decisivas ganadas en aquellos años, Inglaterra era el único país que contaba con estas posibilidades. En 1796 el gran impulsor de las construcciones navales sería Sir Samuel Bentham, hermano de Jeremy, quien modificó los astilleros e hizo numerosas reformas hasta 1813<sup>114</sup>. Posteriormente, durante los años centrales del siglo, las corrientes colonialistas sufrieron un retroceso motivado en gran parte por las tendencias liberales y el consiguiente predominio de la política interior sobre la exterior<sup>115</sup>. Con todo, sólo Gran Bretaña mantiene por aquellos años una política expansiva que cuenta con el respaldo de la espléndida prosperidad de la era victoriana (con su éxito técnico, aumento demográfico, expansión económica). El resultado sería la extensión de Gran Bretaña a un territorio 120 veces mayor que la metrópoli.

Mientras tanto el dominio de los mares se hacía más efectivo. Todavía en 1835 el matemático Lardner afirmaba que querer lanzarse a través del Océano, sin escalas, y contando sólo con el carbón, «sería tanto como proyectar un viaje de Liverpool a la Luna». Tres años después, sin embargo, tenía lugar la famosa travesía del *Sirius* y del *Great Western* que, combinando el vapor y las velas, fueron de Liverpool a Nueva York<sup>116</sup>. Los veleros continuaban no obstante perfeccionándose y continuaban desempeñando un papel importante hasta finales del siglo XIX. La navegación a vela se mantiene en numerosos itinerarios y para el transporte de cargamentos pesados. La apertura del canal de Suez será un duro golpe dado lo estrecho del canal y de que el viento es raro en el Mar Rojo. Entre 1800 y 1895 los astilleros ingleses por sí solos fabricaban las tres cuartas partes de los barcos del mundo tanto veleros como carboneros<sup>117</sup>. El radio de acción de los puertos ingleses es tal

114. C. C. LLOYD, *Las fuerzas armadas y el arte de la guerra: la Marina*. En «Historia de Cambridge», cit., IX, 52-61.

115. Jacques PIRENNE, *Historia Universal*, cit., VI, 124. Así cuando en 1845 los liberales ingleses subieron al poder su librecambio, contrario a todos los privilegios económicos, tendió a la expansión comercial marítima, no al dominio sobre las colonias. John Bright hacía votos porque llegara «el día en que Inglaterra no poseyese ni un acre de tierra en suelo asiático, y en 1863, Goldwin Smith sostenía que «el imperio era una carga para la Gran Bretaña».

116. Robert SCHNERB, *El siglo XIX. El apogeo de la expansión europea (1815-1914)*, Barcelona, 1969, p. 46.

117. Para la marina inglesa *vid.* W. JAMES, *Naval History of Great Britain*, Paris, 1837, con abundantes datos estadísticos de la marina mercante y de guerra; C. N. PARKINSON, *War in the Eastern Seas, 1793-1815*, London, 1954; y C. J. BARTLET, *Great Britain and Sea Power, 1815-53*, Oxford, 1963.

que llega hasta Shangai. Con tal potencial todas las tierras, las insulares y las costeras de todos los continentes, quedaban a su alcance<sup>118</sup>.

*Rentabilidad de Santa Elena y las Malvinas en 1852*

Conceptos	Santa Elena		Malvinas	
	Recaudación	Gastos	Recaudación	Gastos
Aduanas	10.963 libras	2.396	—	—
Venta de tierras	13	—	446	—
Renta de tierras	999	388	69	—
Sellos y licencias	1.949	—	104	—
Impuestos	319	—	—	—
Correos	101	72	—	—
Gastos Gobierno	386	—	12	—
Otras ayudas	1.267	—	—	—

*Fuente:* Revenue and Expenditure (colonies), ordered by the House of House of Commons (13 agosto 1853).

En este contexto y con la incorporación de las Malvinas a la Corona de Inglaterra en 1833<sup>119</sup> no sólo el Atlántico Sur de Africa sino el de América quedaban asegurados. Pocos años después, sin embargo, y dentro de la tesis anticolonialista de los liberales se puso en duda la conveniencia de continuar con las islas dado el alto costo. En la temprana fecha de 1841 Sir William Molesworth dijo en el Parlamento lo siguiente: «concluiré ahora el catálogo de las estaciones militares con las Falklands. Sobre este triste y desolado lugar arrasado por los vientos donde ni los cereales ni árboles pueden

118. *Vid.* John F. SHEPPARD, *A trip across the Atlantic*, London, 1893; John D. LEWIS, *Across the Atlantic*, London, 1851; and *The Atlantic Navigator: being a nautical description of the coasts of France, Spain and Portugal, the West coast of Africa, the coast of Brasil and Patagonia, the islands of the Azores, Madeiras, Canaries and Cape Verde and the detached shoals and dangers, reported to exist in the Atlantic*, London, 4ª ed. de 1854 (En «British Library», 10496, cc. 15).

119. BM. Add. MS. 32603, donde se conserva la correspondencia publicada del ministro plenipotenciario de las «Provincias Unidas del Río de la Plata» Manuel Moreno y el ministro de Estado Palmerston. Este en la réplica de 27 de enero expresaba que la manera de proceder del comandante de la *Cño* era conforme a las instrucciones dadas por el Gobierno de S.M. al almirante Baker, el último comandante en jefe de la *Station* Sudamericana; y que éste tenía órdenes de enviar un barco de guerra a las Malvinas para ejercer el antiguo e indiscutible derecho de soberanía inglesa. El mismo Palmerston enviaba a don Manuel Moreno copia fidedigna de los documentos depositados en el *State Paper Office*.

crecer hemos gastado 35.000 libras. Tenemos un establecimiento civil allí al costo de cinco mil libras por año»<sup>120</sup>. El mismo parlamentario propuso incluso atender las reclamaciones de Buenos Aires. Por entonces, efectivamente, la administración inglesa tenía problemas de abastecimiento en la colonia<sup>121</sup>. A pesar de todo, lo cierto es que desde que los ingleses se asentaron en las Malvinas otros establecimientos coloniales no simulaban los perjuicios que para sus intereses comerciales podría derivarse de ello. La *Gaceta* de Hong-Kong, con fecha de 21 de abril de 1842, comentaba con amargura el «numeroso e influente partido interesado en colonizar estas islas»<sup>122</sup>.

Las lejanas islas Malvinas cobran un interés especial para Inglaterra veinte años después de su anexión, bajo la administración de lord Rusell<sup>123</sup>. Desde años anteriores el encargado de negocios y Cónsul General en Buenos Aires, Sir Woodbine Parish, había llamado la atención continuamente al Gobierno de Londres sobre la importancia de las islas. Los pro y los contras de la revitalización del archipiélago malvinés se manifiestan en un muy importante *memorandum* de cinco de marzo de 1853<sup>124</sup>. El Gobierno tomaba conciencia tanto «de las ventajas naturales como de las que pueden asegurarse» como estación naval, base colonial y presidio. El mencionado *memorandum* basándose en la obra del capitán Sir J. Ross (*Voyage of Discovery*) no dudaba en reconocer que «puede ser satisfactoriamente demostrado que ningún punto de los dominios de SM es más conveniente». Al objeto de revalorizar la colonia se advertía que las grandes ventajas del clima «notablemente saludable» aduciendo testimonios de Fitzroy, Sullivan y el doctor Darwin<sup>125</sup>. En lo referente a los costos de transporte se aseguraba, en lo concerniente, al establecimiento de un penal que éste sería la mitad del exis-

120. V.F. BOYSON, *The Falkland Islands*, cit. p. 119.

121. Así, por ejemplo, cuando el cinco de abril de 1842 llegó a las Malvinas la expedición antártica de Ross las islas estaban desabastecidas de harina que tenía que venir de Buenos Aires. Vid. Sir James CLARKE ROSS, *A voyage of Discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions during the years 1839-43*. London, 2 vol. II, 238.

122. V.F. BOYSON, *The Falkland Islands*, cit., p. 112.

123. Vid. Earl GREY, *The colonial Policy of lord John Rusell's Administration*, Bentley, 1854.

124. BM. Add. MS. 43256, fols. 34 y ss.

125. Según dichos testimonios se afirma que la temperatura es considerable y notablemente estable, «siendo los extremos de calor y frío, usuales en Inglaterra, desconocidos aquí»; concluyéndose que «tal temperatura es mejor para los hombres nacidos en el clima de Gran Bretaña que la cálida y relajante atmósfera de las latitudes ecuatoriales, donde el poder e inclinación al trabajo es disminuida con el efecto de fomentar las malas pasiones entre los hombres». Otros testimonios aducidos son los del capitán Sullivan, *Voyages of the Adventure and Beagle* y el de WEDDELL, *A voyage towards the South Pole*.

tente en cualquiera de los otros establecimientos existente, dada la situación de las islas a mitad de camino entre Gran Bretaña, Australia, California y China<sup>126</sup>.

Otra de las ventajas del archipiélago de las Malvinas que se subrayaba en el mencionado informe era la de la fácil y barata administración, que podía sustentarse prósperamente con los recursos de las mismas islas. Se indicaba que el ganado de cerdo, bovino y ovino eran abundantes y de la mejor calidad; y que en el cabo de Hornos podría obtenerse provisiones frescas. Tan sólo la harina, los bizcochos y los vestidos habría que importarlos, según se decía, de Inglaterra y Canadá hasta que pudieran producirse en las islas. El optimismo ante la posibilidad de encontrar minerales y otros recursos en el subsuelo es evidente y se decía que «parece que carbón ha sido descubierto, aunque esto requiere confirmación». Por otra parte tan sólo se requería una pequeña guarnición militar para la custodia del archipiélago y de los prisioneros, quienes por otra parte constituirían una mano de obra extraordinaria para los trabajos de transformación de aquellas islas lejanas<sup>127</sup>. Por otra parte la nueva posesión británica tenía un valor especial para el comercio y la navegación<sup>128</sup>, pudiéndose evitar otros puertos de las costas de Sudamérica. Igualmente los barcos de Su Majestad así como los de

126. Entre otras ventajas para un establecimiento penal se indican, ante todo, el aislamiento de las islas, en su mayor parte deshabitadas y que resultaba ideal para acoger a los reos, con lo que éstos (se decía) no corromperían a la población nativa. Condición ésta que no ofrecían los otros establecimientos, establecidos en las islas Norfolk, Fidgee, Sidney, Sociedad, Marquesas que se veían frecuentadas por comerciantes independientes y hombres con barcos propios; con la particularidad de que en muchas ocasiones los hombres que hacían aquel comercio habían sido con anterioridad reos. Literalmente se exponía también que «nos veríamos libres de la molesta cuestión de qué hacer con nuestros reos» y que los filántropos saludarían con infinita satisfacción este cuidado de la *Mother Country*. Pero lo más importante era quizás que aquel establecimiento de penados supondría un muy bajo desembolso preliminar por el *Home Government*, que además sería rápidamente recuperado.

127. Los primeros trabajos de transformación: caminos, edificios, obras públicas, construcción de almacenes correrían, en efecto, a manos de los presos. Curiosamente se distinguía entre los reos de «las clases más bajas», quienes se emplearían en la construcción de edificios, muelles, diques, barracas, encierros para ganados, viviendas para oficiales del gobierno, alcantarillas y canales para abastecimiento de agua; y «los de clase superior» que podrían tener ocupación en la construcción de viviendas para ellos mismos, cría de caballo, carnicería, recoger guano y hacer zapatos o mantequilla. Esto por otra parte supondría para la *Falkland Islands Company* la provisión de una considerable fuente de recursos, a pesar de que la Compañía pagaría al Gobierno un cierto porcentaje por los sueldos a los reos.

128. Ricardo R. CAILLET-BOIS, *Una tierra argentina. Las islas Malvinas*, Buenos Aires, 1948, p. 310, considera que la presión ejercida por los comerciantes directamente interesados en las transacciones comerciales con Australia y otras tierras del Pacífico fue indudable en la anexión de las Malvinas.

la marina mercante podrían ser reparados a precios más baratos que en ningunos otros puertos de aquellos mares. La Escuadra de S.M. se beneficiaría notablemente de aquella posición al tener que mantenerse flotante sobre las aguas de la costa oriental y occidental de América meridional, con gran ahorro de tiempo en cada viaje a Inglaterra desde el Pacífico. Se recalca igualmente que «como no puede ser dudado razonablemente que líneas de vapores serán establecidas alrededor de Horn, las Falklands son el punto de todas las otras más conveniente para una *Coaling Station*, que en tiempo de guerra se volvería inexpugnable».

El memorándum, muy particularmente, tiene en cuenta las ventajas que «en caso de guerra» pueden desprenderse de las Malvinas: «en la posibilidad de guerra, que quienes buscan la paz están forzados a contemplar, es difícil exagerar las ventajas que la posesión de estas islas permitiría a Gran Bretaña respecto a su posición, por las grandes posiciones locales. Desde este punto de vista, todo retraso en poner a las Falklands disponibles como una *Station Naval* de primer rango, al pie de Gibraltar y otros lugares, sería un equivocado». Esta *Naval Station* podría ser llamada verdaderamente la «llave del Pacífico». Igualmente se señalaba que, en el caso de una guerra que envolviera a las grandes potencias marítimas, toda la pesca del Pacífico entero y todo el comercio sobre la costa occidental de América estaría bajo el control de los dueños de las islas. De aquí, por consiguiente, el interés para Inglaterra de las Malvinas como eslabón básico del Imperio: «Así esta colonia por su extraordinaria posición está en un rango de importancia no segundo a Gibraltar, Malta, Aden, Hong Kong en orden a mantener amigables relaciones con otras naciones de la tierra o proteger sus intereses en caso de ruptura.»

Las islas habían sido además recomendadas por los *Colonial Land and Emigration Commissioners* como «as a place of transportation, perhaps more eligible than any other British Possession»<sup>129</sup>. Pero los ingleses no eran los únicos en estimar el valor de las Malvinas. En el mismo año de 1853 el Gobierno de los Estados Unidos nombraba al capitán William Horton Smyley como agente comercial en las islas, y un año después volvía a surgir un grave incidente, como el que había provocado en tiempos el *Lexington*, al ordenar las autoridades de las islas apresar a dos buques pesqueros nortea-

129. *Parlament Paper*, núm. 7, 27 agosto 1841.

americanos<sup>130</sup>. En los últimos años, efectivamente, sobre todo a partir de finales del decenio de los 30, se advierte una preocupación progresiva por las islas que en los primeros años no dejaron de continuar en estado de semiabandono<sup>131</sup>. Es muy posible que la continua presencia de balleneros norteamericanos incidiera en ello<sup>132</sup>. Primero, con el establecimiento de un presidio<sup>133</sup> y, después, con la formación de una Compañía Comercial de las islas<sup>134</sup>, que se encarga de la administración de las tierras, el levantamiento de edificios, los correos con Montevideo y el tránsito de los pasajeros a Australia<sup>135</sup>.

Por el mismo tiempo que Londres se preocupaba cada vez más de la nueva colonia de las Malvinas, se incrementaba también las otras bases del Atlántico, especialmente la de la isla de Santa Elena. En 1850-51, la guarnición era de cinco oficiales y 81 hombres y el costo de sus pagas el de 3.298 libras<sup>136</sup>. Años antes, en 1843, un *Bill* del Gobierno de Londres relacionaba de alguna manera los establecimientos de la costa atlántica de África con las Malvinas<sup>137</sup>, y posteriormente una ordenanza de 1871 se refería a la exportación de armas a las mencionados enclaves<sup>138</sup>. A finales de los años 70 la isla Ascension, hasta entonces, más olvidada es también objeto de un mayor interés<sup>139</sup>.

130. *The Executive Documents printed by order of the Senate of the United States for the second sessions of the forty second Congress 1871-72*. Washington, 1872, vol. I, documento, núm. 19.

Para el problema de los barcos balleneros norteamericanos, con la correspondencia entre el Contraalmirante Henderson y el Secretario del Almirantazgo en 1854, *vid.* BM. Add. MS. 43356, fols. 233-247. Los barcos de Estados Unidos causantes del conflicto eran el «Hudson», el «Washington» y el «Germantown».

131. La versión de este abandono la da, por ejemplo, el oficial Lauchlan BELLINGHAM MACKINNON, *Some Account of the Falkland Islands from a six month's residence in 1838 and 1839*, London, 1840.

132. La colección de documentos oficiales con que el Gobierno instruye al Cuerpo legislativo... del origen, estado y problema de las cuestiones pendientes con los Estados Unidos sobre las Malvinas, en G.T. WHITINGTON, *The Falkland Island, compiled from ten years' investigation of the subject* (1840).

133. *Reasons for the formation of a Convict Establishment at the Falkland Isles*, London, 1845 (En la «British Library», signatura 1890.e.3 (35)).

134. *Some account of the sketch for the formation of a chartered company, to be called the Falkland Islands Company* (signat. 10480.c.20(6)).

135. *Vid.* *An Account of the Falkland Islands. To which is added a Preliminary Sketch for the Formation of a chartered Company*. London, 1851; y también, *The Falkland Islands Company Ltd. (1851-1951)*.

136. House of Commons, relación de 14 febrero de 1854.

137. House of Lord Record Office, L.J. lxxv, 115, de 30 marzo 1843.

138. *State Papers*, de 15 febrero 1871, vol. 73, 150.

139. *Vid.* Mrs. Gill, *Six months in Ascension*, London, 1878.

El interés británico por las islas del Atlántico es diferente al que Gran Bretaña muestra por las otras colonias. Pues como es sabido en la década de los años 60 el mismo Disraeli había aconsejado el abandono de las avanzadas británicas en el África Occidental e incluso a principio de los 80 Chamberlain había combatido el imperialismo. Hacia 1870 los estadistas británicos creían que Inglaterra estaba territorialmente completa<sup>140</sup>. De aquí las posibilidades potenciales que incumbían a las islas del Atlántico Sur como avanzadillas del Imperio, que será a partir de entonces cuando se expande. Años más tarde, en pleno apogeo del imperialismo, Joseph Chamberlain consideraba el imperio ultramarino como una propiedad sin explotar, y reconocía que Inglaterra tenía obligaciones precisas hacia sus dependencias y que por consiguiente debería justificar su dominio «aportando seguridad, paz y una relativa prosperidad a las tierras que nunca las habían conocido». Su programa, por consiguiente, era el de estrechar más las relaciones entre la Gran Bretaña y sus colonias. A partir de 1870, ciertamente, el imperialismo se recrudece. Las razones profundas del fenómeno son, desde luego, complejas: aumento de la población en la mayoría de los países europeos, incremento de la industrialización y de la demanda de productos exóticos, la mejora de las comunicaciones, la intensificación del comercio internacional y la misma tensión internacional<sup>141</sup>.

Las ansias expansionistas en la década de los 80 estaban protagonizadas por lo que se ha llamado el *imperialismo privado* de las Grandes Compañías comerciales: la *Imperial East African Company*, la *Royal Niger Company*, la *South Africa chartered Company*, que fueron los grandes instrumentos de la expansión. Hasta entonces, Londres se había contentado con asegurarse la ruta hacia la India con algunas que otras intervenciones, pero a partir de la fecha indicada las aspiraciones británicas, en palabras de Robinson, «se hicieron específicamente imperialistas»<sup>142</sup>. Las potencias europeas, principalmente Inglaterra, se deciden a reforzar la seguridad de las colonias mediante la proclamación de protectorados, dominios, zonas de influencias, monopolios y concesiones a las Compañías. El propósito inicial, y quizás fundamental, no era sino el de mantener alejados a otros cuya presencia por

140. Paul KNAPLUND, *Gran Bretaña y el Imperio británico*. En «Historia de Cambridge», cit., XI, 274.

141. *Vid.* A.J.P. TAYLOR, *The struggle for mastery in Europe, 1848-1918*, Oxford, 1969, p. 438, en que al referirse a la política exterior de Salisbury trata los arreglos de Inglaterra con las potencias europeas en orden a defender el Imperio.

142. R.E. ROBINSON, *El reparto de África*, en «Historia de Cambridge», cit., XI, 448.

muy improbable que fuera podía resultar inconveniente para el interés nacional. Por esta razón además, las islas suratlánticas cobraban un significado especial de guardianas verdaderamente notables. Aunque en otro contexto, el mismo lord Salisbury no dudaba en calificar esta mentalidad como la «tendencia a ocupar la luna con el fin de precaverse contra un ataque de Marte»<sup>143</sup>.

#### Relaciones económicas de Inglaterra con Santa Elena en libras

Años	Ingresos	Gastos	Tonelaje Inglés	Tonelaje Total	Importaciones de Inglaterra
1886	12.186	11.209	115.488	127.559	28.949
1887	10.043	11.369	115.423	125.806	21.584
1888	11.540	10.448	114.469	127.163	22.329
1889	8.509	8.979	83.097	94.668	19.465
1890	8.729	9.032	66.272	79.366	19.672
1891	6.874	8.288	61.865	65.636	16.646
1892	7.691	7.445	66.972	74.161	19.010
1893	8.547	7.637	73.418	81.161	25.069
1894	9.161	7.873	82.262	87.346	18.994
1895	9.762	8.063	71.549	73.888	22.263
1896	9.160	8.872	87.023	89.137	21.233

Fuente: Colonial Office List for 1898.

En esta situación es evidente que las ventajas militares de las islas del Atlántico se destacan en los años finales de siglo. Todo el Imperio, oficialmente proclamado en la India, dependía de esas avanzadillas botadas en los ámbitos lejanos de los Mares del Sur. En 1871 el Duque de Edimburgo visitaba las islas Malvinas como recuerda un obelisco levantado dos años después<sup>144</sup>; y en abril de 1886 el almirante Kennedy hacía lo mismo<sup>145</sup>. En 1888, por un *Imperial Defence Bill* se incrementaba notablemente el presupuesto para fortificaciones, cuarteles, trabajos y artillería pesada en los límites de la *Australasian Station*, advirtiéndose la urgencia para las obras de los arsenales de Su Majestad y puertos militares<sup>146</sup>.

143. *Historia de Cambridge*, cit. XI, 295.

144. V.F. BOYSON, *The Falkland Islands*, cit. 146.

145. Sir William R. KENNEDY, *Sporting sketches in South America*. London, 1892, p. 49.

146. *Draft of a Bill for defraying the expenses of carrying into effect an Agreement for Naval Defence with the Australasian Colonies and provide for the defence of certain ports and coaling station and for making further provision for the above purpose* (1888).

El decenio de 1880 tiene una importancia decisiva para las islas del Atlántico Sur en cuanto a su reforzamiento militar. Una comisión presidida por Lord Carnavon recomendaba la fortificación de Sierra Leona por una *coaling station* de primera clase, y Santa Elena como de segunda. La *Colonial Office* había establecido en diciembre de 1887 que Sierra Leona, en efecto, era uno de los principales eslabones en la estratégica cadena que conecta la madre-patria con los otros territorios lejanos, «en la ruta que, en el caso de un parón del canal de Suez, será la más importante, tanto estratégica como comercialmente»<sup>147</sup>. Pero, en torno al tema, iba a surgir una dura polémica por parte de los más altos miembros del Almirantazgo al considerar éstos la importancia de las islas Ascensión y Santa Elena. Estos, efectivamente, estaban de acuerdo en la importancia de Sierra Leona, pero estimaban también los inconvenientes: 1) la dificultad de establecerse allí los europeos, quienes «morían como ovejas», como probaba el hospital siempre lleno; y 2) la proximidad mayor a Dakar, donde los franceses tenían una base importante.

*Relaciones económicas de Inglaterra con las Malvinas en libras*

Años	Ingresos	Gastos	Tonelaje británico	Tonelaje total
1885	10.438	7.598	14.105	23.105
1886	9.295	7.951	17.866	26.044
1887	8.963	9.128	36.322	87.367
1888	8.951	8.818	9.802	54.960
1889	8.628	9.720	8.849	31.367
1890	9.492	9.389	9.142	32.128
1891	11.551	13.302	18.643	86.209
1892	11.485	10.947	22.810	89.072
1893	11.450	11.388	14.718	59.754
1894	11.958	12.395	21.661	71.013
1895	12.518	13.159	24.918	80.212

*Fuente: Colonial Office List for 1898.*

147. BM. Eg. MS. 3291 C, fols. 123-136. Se dice también que «Sierra Leona, de hecho, es tan importante para proteger la ruta de El Cabo (cuando Suez esté bloqueado) como Gibraltar».

Con estas razones el Almirantazgo insistía en la importancia mayor, desde un punto de vista estratégico, de las islas, pero, ahora bien, las opiniones estaban divididas. Para unos, Santa Elena era la que reunía mejores condiciones, para otros, y especialmente para el contraalmirante Sir Walter Hunt-Grubbe, era Ascensión. La polémica que tuvo lugar en junio de 1888 es una clara muestra del extraordinario, incluso vital, interés de aquellas bases para la marina y para el mismo Imperio. Según el contraalmirante Hunt-Grubbe, Ascensión es una plaza de extraordinaria importancia, situada en el centro del tráfico de El Cabo, y además a 500 millas desde donde el cinturón de calmas prevalece, y con una población de compatriotas. Según su argumentación era muy difícil que una nación europea pudiera atacarla, para lo cual tendría que atravesar todo el Atlántico. Reconocía que en los últimos años se había hecho notables mejoras en la isla, aunque tenía que importar todo el grano junto con otras materias primas. No dudaba en reconocer que se empleaba trabajo negro (la esclavitud teóricamente había sido abolida por Inglaterra a comienzos de siglo), pero que éstos eran malos trabajadores, y no soportaban el frío de las montañas. Según él una buena guarnición para la isla era la de 150 hombres. Estimaba la capacidad de estacionamiento de carbón en la isla entre tres mil y cinco mil toneladas. En cuanto al argumento de que si Ascensión era dejada sin defensa podía ser tomada por el enemigo y utilizada durante la guerra como una base hostil decía que era de poco peso, «a menos que el dominio del mar sea totalmente perdido durante un largo periodo tal operación sería imposible». Naturalmente que con ello aludía a la amenaza francesa, pues Ascensión se encuentra a 1.400 millas de Dakar así como Sierra Leona está a tan sólo 400<sup>148</sup>.

Por su posición, las condiciones de Santa Elena eran, en parte, diferentes. Se encuentra en una situación equidistante de El Cabo (a 1.700 millas), la isla portuguesa de San Vicente, que es la única estación de carbón principal si se exceptúa Sierra Leona (a 1.450 millas) y la isla de Santa Elena (a 680 millas). Podía autoabastecerse tanto de agua (mientras que Ascensión dependía de las lluvias) como de comida y estaba muy bien defendida especialmente en torno a Jamestown. Pero tenía una serie de inconvenientes: 1) tenía buenos caminos, y por consiguiente el enemigo podía desembarcar con mayor posibilidad de apoderarse de la isla; 2) la colonia tenía una im-

148. Vid. Winfried BAUMGART, *The idea and Reality of British and French. Colonial expansion (1880-1914)*. Oxford, 1982, con referencias al panorama general de la economía, capitales y directrices políticas.

portante mayoría de población de color, «susceptible a toda especie de enfermedades»; y finalmente, 3) la dificultad que tenía el Almirantazgo de administrarla al estar en manos de la firma de Solomon, Moss y Gideon and Company. De cualquier forma, se trataba de discutir matices tan sólo dentro de una política económica y militar de expansión<sup>149</sup>.

El inmenso imperio británico del siglo XIX se ha desintegrado, en efecto, en el siglo XX. La historia muestra que, a lo largo del tiempo, los Estados, después de alcanzar el máximo poder, declinan irremisiblemente. Paradójicamente, sin embargo, Inglaterra sigue dominando las viejas rutas con los mismos enclaves que, antaño, constituyeron sus bases de expansión. Tan sólo la crisis de las Malvinas, de 1982, ha supuesto un «atentado» a su soberanía secular de los mares del Sur y sus enclaves coloniales. La fuerte reacción británica, verdaderamente sorprendente e inesperada, ha hecho pensar a los observadores políticos e historiográficos que se trata del canto del cisne de lo que se ha llamado el Neoimperialismo. Las circunstancias, sin embargo han cambiado, y si en 1901 el *The Economist*, un importante periódico inglés, afirmaba que «como nación no somos demasiado queridos a lo ancho del mundo; pero no se puede negar que nuestras fuentes de fuerza política son apreciadas»<sup>150</sup>, la realidad actual es muy diferente. Con todo, lo que el Reino Unido conserva del Imperio son los enclaves que en tiempos del imperialismo histórico le permitió el dominio del mundo.

149. Vid. Peter CAIN, Antony HOPKINS, *The political Economy of British Expansion Overseas, 1750-1914*, «Economic History Review», 2nd. series, 33 (1980), 463-490.

150. Núm. de 26 de enero. Citado en Paul KNAPLUND, *Gran Bretaña y el Imperio Británico*. En «historia de Cambridge», XI, 279.