

Darío G. Barriera

¿QUIÉNES SE MUEVEN Y QUÉ MOVILIZAN? UNA LECTURA DE LA COLONIZACIÓN FRANCESA DE MALVINAS EN EL ATLÁNTICO SUR (1764-1767)*

DOI 10.19229/1828-230X/53062021

RESUMEN: *Este artículo propone visitar la colonización francesa de las Islas Malvinas, archipiélago bajo la jurisdicción española frente a la Patagonia, en el Atlántico Sur, para enfocarse sobre aquellos agentes que se movilizaron, sobre los diferentes objetos y sujetos que movilizaron y en los efectos que estos desplazamientos produjeron inicialmente sobre el Archipiélago. El texto se interesa sobre todo en el equipamiento del territorio y sobre la incidencia de esta experiencia en la transformación de estas periferias inhóspitas en colonias deseables.*

PALABRAS CLAVE: *Atlántico Sur, Malvinas, Colonización francesa, Monarquía española, Borbones.*

WHO MOVES AND WHAT DO THEY MOBILISE?
A READING OF THE FRENCH COLONISATION OF THE MALVINAS ISLANDS IN THE SOUTH
ATLANTIC (1764-1767)

ABSTRACT: *This article proposes to revisit the French colonisation of the Malvinas Islands, an archipelago under Spanish jurisdiction face of Patagonia, in the South Atlantic, in order to focus on the agents who mobilised, on the different objects and subjects they mobilised and on the effects that these displacements initially produced on the archipelago. The work go mostly on the equipment of the territory and on the impact of this experience on the transformation of these inhospitable peripheries into desirable colonies.*

KEYWORDS: *South Atlantic, Malvinas, French colonisation, Spanish monarchy, Bourbons*

Este artículo propone volver sobre la colonización francesa de las islas Malvinas para poner el foco sobre quiénes se movilizaron, qué cosas movieron esos agentes y qué efectos tuvieron estas movilizaciones sobre el Archipiélago. Aunque hace algunas referencias a los equipajes del segundo y tercer viaje, el trabajo se enfoca sobre todo en el primero porque es el más significativo para la transformación de esa extensión en espacio. Esta metamorfosis fue dicha por sus protagonistas en términos muy claros: el archipiélago que inicialmente descri-

* Abreviaturas: Agi (Archivo General de Indias, Sevilla, España); Agn (Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina); Bne (Biblioteca Nacional de España, Madrid), Dp (Dom Pernetty, *Historia de un viaje a las Malvinas*, Eudeba, Buenos Aires, 2012 [1770]). Sigo aquí la distinción contenida en A. Hespanha, *Visperas del Leviatán*, Taurus, Madrid, 1989, p. 77, que me acompaña y orienta desde hace tanto tiempo. Agradezco a los referis anónimos de la revista: he tratado de incorporar las surgenencias que podía resolver enseguida; las otras me acompañarán como inspiración durante mucho tiempo.

bieron como parte de periferias inhóspitas y mal conocidas terminó siendo caracterizado como la sede de unas *colonias deseables*¹.

La mayor parte de las fuentes aquí analizadas ya han sido frecuentadas en otros trabajos. Se trata de *Historia de una viaje a las Islas Malvinas*, de Antoine Joseph Pernetty –el abad benedictino que acompañó a Bougainville en su primer viaje en calidad de capellán– quien redactó la historia de ese viaje y la firmó como Dom Pernetty²; de las «Observations générales sur les Iles Malouines» firmadas por De Ner-ville y Bougainville el 23 de abril de 1767;³ algunos pasajes del *Voyage de circunnavegación*⁴; el «Projet» de Bougainville y la posterior «Memoria relativa a las Islas Malvinas y a las tierras australes»⁵, documentos originales del Archivo General de Indias consultados directamente y otros publicados por R. Caillet-Bois en 1957⁶.

1. Francia y el Río de la Plata antes de Bougainville

El interés por hacerse de plata americana a través del puerto de Buenos Aires conoció durante el siglo XVII varias formas: además de aprovechar las oportunidades que ofrecían las alianzas legales con comerciantes de Cádiz, los *navíos de registro* sueltos a Buenos Aires y el

¹ Me he referido a otros aspectos de esta misma transformación en D. Barriera, *Un rumor insistente. Saberes y circuitos de información para gobernar un archipiélago. Las Islas Malvinas entre la Corte y el territorio, 1756-1767*, «Diálogo Andino», 60, 2019, pp. 57-70.

² La obra fue publicada inicialmente en Berlín como *Journal historique d'un voyage fait aux îles Malouines*. La publicación de 1770 –*Histoire d'un voyage aux Iles Malouines*– fue su adaptación al público general C. Martínez, *Usos del pasado y confiabilidad de las fuentes: Antoine-Joseph Pernetty y la disputa sobre la naturaleza de América en el siglo XVIII*, «Corpus», 5 (2), DOI : 10.4000/corpusarchivos.1449, p. 4. Utilizo la edición que hizo el Museo del Fin del Mundo con Eudeba y contrasto con el original francés de la segunda edición, *Histoire d'un voyage aux isles Malouines Fait entre 1763 & 1764; avec des observations sur le detroit de Magellan et sur les Patagons*, par Dom Pernetty, abbé de l'abayé de Burgel, Membre de l'Académie Royale des Sciences & Belles-Lettres de Prusse; associé correspondant de celle de Florence, & bibliothécaire de sa majesté le roi de Prusse. Nouvelle édition / Tome Premier, Paris, 1770. Bne, Madrid, Manuscritos, GMM 2325.

³ Veintidos días después de ceder las islas. Agi, Buenos Aires, 552, ff. 427-433. El mismo documento, en su versión obrante en Agn, Buenos Aires, traducido, publicado y analizado por C. Martínez, *Revelaciones de un manuscrito francés sobre las islas Malvinas: Louis-Antoine de Bougainville en los contornos de la América hispana (1767)*, «Corpus», 7 (2), 2017, DOI : 10.4000/corpusarchivos.1928

⁴ *Voyage autour du monde par la frégate du Roi La Bordeuse et la flûte l'étoile: En 1766, 1767, 1768 & 1769*, Chez Saillant & Nyon, Librairies, Paris (Bne, Manuscritos, 2916).

⁵ ppp

⁶ Entre las cuales la relación de Girandois (AGS, Estado, 6957). R. Caillet-Bois, *Colectión de documentos relativos a la historia de las Islas Malvinas*, UBA, Buenos Aires, 1957, doc. núm. 26.

financiamiento a través de créditos y seguros, también se practicó el comercio directo⁷: desde Saint Malo, Brest, La Rochelle o Nantes muchos mercaderes partían con destino a posesiones españolas en el Caribe o en el Pacífico Sur pasando por el Río de la Plata y utilizando la ruta del Estrecho o la del Cabo de Hornos. Desde 1680 también utilizaron Colonia del Sacramento⁸ y las *arribadas maliciosas*. Pero además, entre 1670 y 1701 «los franceses tuvieron la tentación de tomar militarmente Buenos Aires. Antes de que en 1698 se les 'abriese' la ruta del Mar del Sur apostaban a Buenos Aires como vía privilegiada para tratar de apropiarse de los metales altoperuanos sin contar con la mediación española o portuguesa»⁹.

Fernando Jumar indica que el período de mayor presencia francesa en Buenos Aires fue 1703-1715, y que a partir de Utrecht Inglaterra relegó a Francia como *primer* contrabandista de las Indias¹⁰. Como lo demostraron Geoffrey Walker y Carlos Malamud, el interés europeo por las costas rioplatenses es muy consistente durante toda la primera mitad del siglo XVIII¹¹. Hasta finales de la década de 1740 «...las colonias francesas e inglesas de América del Norte tenían muy poco que ofrecer» al comercio intercolonial. «Desde 1713 (fecha en que se firmó el asiento de negros con Gran Bretaña), hasta la guerra de 1739, el contrabando inglés llegaba a América en dos grandes corrientes: la de la Compañía del Mar del Sur y la actividad de comerciantes privados»¹². La *guerra del Asiento* expresa que los británicos han decidido abandonar lo que para ellos era el mal negocio de la paz y, al mismo tiempo, relanzarse a la disputa de los mares en general –no olvidar la disputa del *lago español*, como llamaban al Pacífico¹³– y del Caribe en particular, enfrentando a las otras potencias coloniales con jurisdicciones en el área.

Cuando todavía no había terminado la Guerra de los Siete años, las actividades comerciales entre los agentes imperiales indican que no

⁷ Relaciones comerciales con la América española sin pasar por España.

⁸ Bajo control portugués entre 1683 y 1704; 1716-1761 y 1763-1777.

⁹ F. Jumar, *El comercio francés en el Río de la Plata. Fines del siglo XVII, principios del siglo XVIII*, en «Derroteros de la mar del Sur», 6, 1988, p. 84.

¹⁰ F. Jumar, *El comercio...* cit., pp. 91 y 101.

¹¹ G. Walker, *Política española*, cit.; C. Malamud *El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII: algunas consideraciones*, «Quinto Centenario», 1, 1981, pp. 25-52; *Consecuencias económicas del comercio directo francés en el espacio peruano (1698-1725)*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense, Madrid [edición digital, 2015]; *El Comercio Colonial del Siglo XVIII Visto Como Suma del Comercio Vía Andalucía y Del Comercio Directo Europeo*, «Revista De Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History», 1(2), 307-322. doi:10.1017/S0212610900012805

¹² C. Malamud, *El comercio* cit., pp. 28 y 33.

¹³ Véase el magnífico libro de G. Williams, *The Prize of All the Oceans*, Harper-Collins, 1999.

habían dejado todo librado a la guerra y seguían practicando el comercio como colaboración: muchos comerciantes franceses instalados en Cádiz trabajaban para ingleses¹⁴. Las cifras que presenta Carlos Malamud revelan una correlación entre la actividad del sistema de flotas y galeones y las re-exportaciones francesas a través de este medio.

Esto sugiere que, además de las tensiones existentes entre las monarquías (o entre *banderas*), había diversos tipos de disensos entre otros agentes. Las preferencias por el comercio directo entre proveedores y distribuidores que trataban de ser eludidos (los grandes comerciantes asentados en suelo americano, tanto en México como en el Perú¹⁵) o el peso de los miembros de las diferentes *Compañías* en los espacios cortesanos complejizaban relaciones de cooperación que podrían parecer obvias o suavizaban enfrentamientos que *a priori* podrían ser estimados como descarnados.

2. Restañar el imperio: un lugar para la Nueva Acadia

La disminución de territorios coloniales en el Atlántico norte y el Caribe sufrida por la corona francesa en 1763 fue bastante drástica. Las derrotas de 1759 en la región del Québec llevaron a algunos agentes de la monarquía francesa a buscar compensaciones para esas mermas territoriales. Pero a los ojos de los colonizadores, las poblaciones de las islas del Caribe no presentaban –como las del Canadá– un horizonte de integración posible con sus colonos¹⁶. Las costas rioplatenses y patagónicas del Atlántico Sur –con las cuales los mercaderes franceses mantenían intensas relaciones desde mucho tiempo atrás¹⁷,

¹⁴ C. Malamud, *El comercio* cit., p. 35.

¹⁵ G. Walker, *Política* cit.

¹⁶ A. Pagden, *Señores de todo el mundo. Ideologías del imperio en España, Inglaterra y Francia (en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Península, Barcelona [1995], p. 182.

¹⁷ Incluyendo, como es bien conocido, un plan varias veces retomado para conquistar la ciudad de Buenos Aires: B. de Massiac, *Plan francés de conquista de Buenos Aires (1660-1693)*, trad. y estudio introductorio de M. de Ridder de Zemborain, Emecé, Buenos Aires, 1999; E. Dahlgren, *Voyages français à destination de la mer du sud avant Bougainville (1695-1749), Nouvelles archives des Missions scientifiques et littéraires, Imprimerie Nationale*, París, 1907 y *Le commerce de la Mer du Sud jusqu'au la paix d'Utrecht*, Honoré Champion, París, 1909. R. Caillet-Bois, *Una tierra argentina. Las islas Malvinas*, 3era edición, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1982 [1948], p. 30. subrayó la colaboración entre algunos navegantes franceses con el virrey del Perú en ocasión de los ataques de William Dampier (1704). Durante el siglo XVII, si bien el 50% de las arribadas al puerto de Buenos Aires para practicar el comercio directo correspondía a navíos holandeses, la mayor parte de los productos que entraban legalmente embarcados y reexpedidos desde Cádiz provenían de Francia. Z. Moutoukias, *Contrabando y control colonial*, CEAL, Buenos Aires, 1988, pp. 121-128.

en cambio, no parecían un problema. Estaban bajo la jurisdicción de otra monarquía gobernada por la dinastía de Borbón, y por eso mismo al amparo del tercer pacto de familia, suscripto en 1761, lo que podía funcionar como *paraguas* ante cualquier conflicto¹⁸. Esto, sumado a la acumulación de hipótesis favorables acerca de la posibilidad de descubrir *la quinta pars* o la *terra australis* –pacientemente instalada durante dos siglos en el verosímil geográfico y político que caracteriza a la coyuntura¹⁹– fue clave para que ese escenario fuera considerado favorable para las nuevas empresas coloniales. La ubicación en los mares australes del emplazamiento que más gloria podría otorgar a un «monarca moderno» –el francés que, además debía disputarlo al inglés, que ya se había lanzado a la labor– había sido señalado con toda claridad por Charles de Brosses en 1756²⁰.

Según Christopher Hodson, para Bougainville lo más importante no era sin embargo encontrar el sitio donde instalar esa población, sino determinar cómo organizar sus relaciones interculturales²¹. Para el establecimiento de esta *nueva Acadia*, Louis Antoine de Bougainville planteó y ejecutó un proyecto que contó con la aprobación de Luis XV y del duque de Choiseul, quien participó activamente en la gestión de su financiación²². Dom Pernetty –capellán, historiador natural y

¹⁸ La correspondencia entre el gobernador Viana de Montevideo y Carlos III con motivo de la visita de Bougainville al puerto rioplatense muestra no obstante –como se ofrecerá más adelante– los límites que podía encontrar este optimismo.

¹⁹ C. Lois, *Terra incognitae. Modos de pensar y mapear geografías desconocidas*, Eudeba, Buenos Aires, 2018, pp. 59-69; Carolina Martínez, *Mundos perfectos y extraños en los confines del "Orbis Terrarum": Utopía y expansión ultramarina en la modernidad temprana (siglos XVI-XVIII)*, Miño y Dávila, Buenos Aires, 2019.

²⁰ En las primeras páginas del tomo I. Estos párrafos también fueron rescatados por R. Saiegh, *Francia en las Islas Malvinas*, Emecé, Buenos Aires, 2005; G. Martínez Casado, *Malvinas, nuestro legado francés*, Argenta, Buenos Aires, 2010; C. Martínez y M. López Palmero, *Ambición colonial, propaganda anti-española y mercado editorial en la Europa de los siglos XVI-XVIII. Los casos de Inglaterra y Francia en la disputa por América*, «Anuario del Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S. A. Segretti"», XII, 12, 2017, pp. 97-118; C. Martínez, *Revelaciones de un manuscrito francés sobre las islas Malvinas: Louis-Antoine de Bougainville en los contornos de la América hispana (1767)*, «Corpus», 7 (2), 2017, DOI : 10.4000/corpusarchivos.1928, p. 4, sugiere una posible incidencia de este texto en la empresa encarada por Bougainville.

²¹ Ch. Hodson, *The Acadian Diaspora. An Eighteenth-Century History*, Oxford University Press, Oxford, 2012, p. 122.

²² Del encuentro de Bougainville y Choiseul en el gabinete de este último durante 1763 se ocupa Martin-Allanic, *Bougainville*, cit., cap. IV. Antes del envío del proyecto, Choiseul había ofrecido a Bougainville la gobernación de Guyana, que estaba vacante (Saiegh, *Francia*, p. 143). Julius Goebel sostenía en 1927 que esto fue un proyecto de Choiseul, quien «emprendió la reorganización del imperio colonial francés mediante la creación de nuevas colonias en aquellos lugares no ocupados aún por otras naciones». J. Goebel (h) *La pugna por las Islas Malvinas. Un estudio de la Historia Legal y Diplomática*, Municipalidad de Buenos Aires, 1982 [1927].

cronista de la expedición— no se privó de afirmar el carácter compensatorio que el proyecto de Bougainville tenía respecto de las pérdidas en el Canadá ni que el deseo de reconocer las Islas había sido acicateado en Choiseul por la lectura del viaje alrededor del mundo del almirante Anson redactado por Richard Walter.

3. El medio de transporte –y la financiación–

La empresa de la colonización francesa de Malvinas se concretó con apenas dos embarcaciones: la fragata *Aigle* y la corbeta *Sphinx*. Aunque apoyado de manera evidente por el rey tanto como por del duque de Choiseul –a cargo de los ministerios de Guerra y Marina, e influente sobre Asuntos exteriores y Finanzas– el armador de la expedición (Louis Antoine de Bougainville) no obtuvo todo lo que pretendía para emprender su establecimiento. Su primer pedido había consistido en tres embarcaciones: una de treinta cañones, una de veinte y una corbeta de doce. La idea inicial era que Malvinas funcionara como puerto de abastecimiento. En un segundo viaje, que dejaría más hombres y municiones, terminaría de emplazar la plataforma desde la cual se lanzaría tanto el descubrimiento de las *tierras australes* como la preparación de un viaje todavía más largo: cruzando «el cabo de Hornos, se irá a formar un establecimiento al Norte de la California y las perspectivas del ministro se dirigirán a establecer una comunicación entre este establecimiento y la Luisiana»²³. En el segundo de los proyectos presentados por Bougainville (titulado *Memoria...*), la etapa californiana desaparece²⁴.

La empresa fue encarada finalmente por una compañía mixta²⁵, dentro de la cual la corona francesa «asumió el suministro de víveres, de armamento y el pago de los salarios a los soldados y funcionarios para colonizar Malvinas»²⁶ y proveyó de una fragata de guerra propiedad del rey (la *Aigle*).

Las embarcaciones ya estaban armadas y equipadas el 1 de septiembre de 1763. La *Aigle*, comandada por Nicolas-Pierre Duclos-

²³ *Projet pour entreprendre la découverte de Terres australes*, ANF, Ministère des Colonies, carton 7, núm. 508, transcripto en G. Martínez Casado, *Malvinas*, cit., p. 49. En este proyecto Bougainville no habla de la tripulación –no incluye *recursos humanos*–.

²⁴ R. Saiegh, *Francia*, p. 148.

²⁵ Constituida el 3 de febrero de 1763. Louis-Antoine de Bougainville era su responsable y mayor accionista (95.000 libras), su primo Michel François Bougainville de Nerville se anotó con 70 mil, el tío (de Arboulin) con 31 mil y Marville con 4 mil más. G. Martínez Casado, *Malvinas*, p. 53.

²⁶ *Ibidem*.

Guyot de Saint Malo, tenía una tripulación de 102 hombres y llevaba 20 cañones²⁷. La corbeta *Sphinx* transportaba 34 ó 36 hombres e iba armada con 8 cañones y 6 pedreros²⁸. El 8 de septiembre de 1763 partieron hacia las Islas Malvinas, aunque oficialmente este objetivo era mantenido en el más estricto secreto.

4. El equipaje como equipamiento

En el vocabulario marítimo de Martínez de Navarrete, el *equipaje* es definido como el «...conjunto de hombres de mar que tripulan un buque, con sus contramaestres y cabos. Llámase también *tripulación*»²⁹. El autor dice también que equipar es armar, en su primera acepción, la de «aprestar y proveer a las embarcaciones de todo lo necesario. Dícese también equipar [...] y guarda también relación con *tripular* y con *dotar*, en sus primeras acepciones³⁰». Sabiendo que todo es equipaje –y como se verá no es inútil subrayar que, semánticamente, era tan importante el factor humano como el técnico o las provisiones– a título analítico vamos a dividir el apartado en términos de personas y objetos.

Dentro de la Compañía de Saint-Malo la corona francesa «había asumido el suministro de víveres y de parte del armamento, así como el pago del sueldo a los soldados y oficiales». La provisión material de los navíos estuvo a cargo de Benjamin Dubois, otro de los socios de la misma Compañía³¹. Tanto la fragata como la corbeta requerían de equipos auxiliares para facilitar tareas como el desembarco o los arreglos: canoas, jarcias, chalupas, sondas de diferentes brazas para medir profundidades y por supuesto anclas.

Como en todos los viajes de larga distancia una de las principales preocupaciones pasó por la conservación del agua para beber y cocinar, por evitar su contaminación y por proteger a la tripulación y el pasaje del escorbuto. Polvos alimenticios, antiescorbúticos y remedios figuraban en un pedido de Bougainville al lado de dos cañones³². Hacia finales de noviembre, cerca de las costas del Brasil, el abate Pernetty

²⁷ Que jugaban varios papeles: además del más evidente (arma defensiva y ofensiva) tenía un rol muy importante en la comunicación entre barcos y entre la expedición y las autoridades en los puertos de recepción (saludos); una tormenta muy fuerte en el Río de la Plata puso en riesgo las embarcaciones y estuvieron a punto de ser utilizados como refuerzo o reemplazo del ancla. Dp, p. 154.

²⁸ Dp, p. 62.

²⁹ M. Fernández de Navarrete, *Diccionario marítimo español*, Madrid, 1831, p. 248.

³⁰ Ivi, p. 52.

³¹ R. Saiegh, *Francia cit.*, p. 151.

³² Ivi, 153.

confirma que el agua no sufrió alteración entre los trópicos y agrega un listado de lo mejor y de lo peor conservado en términos de viveres para el viaje. Entre lo primero sobresalían los *biscuits* y entre los segundos unos repollos en escabeche y un adobo de ternera –cuyo deterioro atribuye más a una mala preparación que al clima tropical–³³. Hasta Montevideo no hay quejas sobre la calidad del vino que los barcos llevaban a bordo. De hecho, 18 barricas de ese vino sirvieron a Bougainville para comprar en ese puerto, al abrigo que suponía la «arribada», 80 fanegas de harina, urgentes ya que se le había averiado seriamente uno de sus paños de pan³⁴.

En esos viajes, naturalmente, los *mapas* eran imprescindibles. La cartografía francesa había gozado de un fenomenal avance desde mediados del siglo XV al amparo de la influencia portuguesa y, desde el siglo XVII, los mejores portulanos se hacían en Dieppe o Le Havre. Bougainville viajó personalmente a París donde –mientras Duclos-Guyot vigilaba la construcción de las naves– se hizo asesorar con el ingeniero geógrafo Jacques-Nicolas Bellin en el archivo general de planos, cartas y diarios de la Marina³⁵.

Pernetty reconoce que no tenían mapas propios para las costas de Brasil y que los mapas holandeses situaban esos litorales «sesenta leguas más al este que los franceses» mientras que los franceses, con los que se guiaron, no relevaban un banco en el cual las naves casi encallan³⁶. Al avistar las islas sebalinas, Dom Pernetty aduce que las percibe «treinta leguas más al oeste de lo que figura en el mapa francés de Bellin» coincidentemente con «la del padre Feuillée y con un mapa manuscrito del depósito de la marina que el señor de Choiseul le dio al señor de Bougainville antes de nuestra partida en París»³⁷. Bougainville solicitó también una «copia del *Neptune Français*³⁸ y copias de las cartas y diarios de a bordo de los viajes efectuados alrededor del cabo de Hornos, los que podrían estar en el archivo de la Marina»³⁹.

³³ Dp, p. 63 y 92.

³⁴ Agi, Buenos Aires, 412, transcripto en Caillet Bois, *Colección de documentos...*, 7-9, pp. 43-44.

³⁵ R. Saiegh, *Francia* cit, pp. 129 y 155.

³⁶ Dp, p. 92; 166.

³⁷ Dp, p. 212.

³⁸ El *Neptune français* es una reedición de 1753 de un atlas publicado en 1693 por Sauvette et Chazelle a los cuales Bellin suma un mapa y exámenes críticos. Bellin hizo también *Le Petit Atlas maritime*, dedicado al duque de Choiseul, que se lo encargó.

³⁹ R. Saiegh, *Francia*, cit, p. 153.



Carte réduite de la Partie la Plus Meridionale de l'Amérique», N. Bellin, 1753
Fuente: Saiegh, *Francia*, p. 128

La fragata llevó en su viaje una brújula inventada por el genovés Mandillo para encontrar las longitudes. Inestable y oxidada, Bougainville decidió abandonarla en la casa del gobernador de Montevideo encargándole «que se la mandara a Francia cuando él regresara a Europa»⁴⁰. También un grafómetro –utilizado para hacer los planos– y redes de pesca. En Santa Catarina, Bougainville «compró una piragua grande y bien construida ya que pensó que la necesitaría en las Islas Malvinas.» (era de 19 pies de largo y tres de ancho), pero la vendió por

⁴⁰ Dp, p. 209.

ocho piastras en Montevideo⁴¹. También recibió gran cantidad de vistosos cueros de tucán que luego utilizó él también como regalos.

Regalos, justamente, es otra de las cosas que no podía faltar en esta empresa, necesarios como eran en los intercambios que tenían previsto realizar en sus paradas (Santa Catalina y Montevideo). En este rubro, la fragata *Aigle* transportaba abanicos y tabaqueras barnizadas –también tabaco–⁴².

La diversión no era un tema para ignorar a bordo: además de hacerlo poniendo a renegar a un tiburón o bromeando, el castillo de popa de la *Aigle* fue escenario de bailes que pudieron hacerse gracias a la presencia en el equipaje de tamboriles, panderetas y violines⁴³.

Si todo eso es vital, otras cosas componen el equipamiento político de una empresa en alta mar. Parte de lo imprescindible para movilizar una expedición eran los *títulos* que permitían detentar la autoridad. Antes de subirse a la fragata, Bougainville solicitó «la permuta de su diploma de coronel de infantería por el de capitán de fragata»⁴⁴. Lo hizo al final de su *memoria*, después de haber pedido los diplomas de capitán de brulote para Guyot, para Le Giraudais –para lo cual adjuntó la foja de servicios de los oficiales– y una patente de corso como capitán con sueldo para Thisbé de Belcour –a quien Bougainville alega que «venía manteniendo» hacía un año–.

Las embarcaciones debían llevar banderas, y las propias eran tan útiles como las ajenas. Sabemos que la *Sphinx* llevaba un pabellón inglés para utilizar en maniobras persuasivas o disuasivas. Una bandera de la propia monarquía y un equipamiento básico para celebrar misa era lo que permitía, entre otras cosas, que la embarcación pudiera recibir visitas oficiales a bordo –como la que tuvo lugar el 11 de diciembre con el gobernador de Santa Catalina–⁴⁵.

Todo el equipaje, en su aspecto humano, conlleva un contenido inmaterial y relacional que lo convierte en sujeto de equipamiento, esto es, en agente organizador de las extensiones por las que transita –como el mismo mar, donde la autoridad mayor es, como en tierra, juez

⁴¹ Dp, p. 245 y p. 102-103.

⁴² Dom Pernetty escribió: «Uno no debe viajar sin tener regalos para estas ocasiones. Uno siempre debe estar provisto de mercancías tales como cuchillos, tijeras, pinzas para depilar (es la costumbre tanto en hombres como en mujeres, arrancarse el vello de todo el cuerpo excepto el de las cejas), peines, pequeños espejos, pulseras, lociones, cuentas de vidrio o anzuelos para pescar» Dp, p. 146.

⁴³ Dp, p. 81 y *passim*.

⁴⁴ Agrega que «es coronel desde el mes de febrero de 1759» y que con dicho rango hizo ya dos campañas al frente de cuerpos de 3 y hasta 4 mil hombres en sitios donde había «consumido un tercio de su patrimonio». Recibió el título de «capitán de navío» el 21 de junio de 1763. R. Saiegh, *Francia* cit., pp. 141 y 155.

⁴⁵ Dp, p. 62 y 103.

y gobernador al mismo tiempo— y a las cuales transforma. Esto parece patente en la memoria que Louis-Antoine Bougainville escribió a Choiseul solicitando aprobación sobre el equipamiento, donde la mayor parte de los pedidos, bien que onerosos, consisten en cuestiones in-materiales⁴⁶:

–Un acuerdo con la Compañía de las Indias⁴⁷ para traficar de regreso a Francia café y otras mercaderías que ella pudiera proveerle en la Isla de Bourbon (actualmente llamada Réunion y todavía bajo dominio francés) –el objeto era, lógicamente, el resarcimiento económico de los armadores—⁴⁸.

–Evitar el registro de marineros ante notario (y autorizar que la tripulación fuera reclutada por «leva de gentes de buena voluntad y que el alistamiento sea tanto para las Indias orientales como occidentales») con el propósito de guardar el secreto de los motivos de la expedición. De la misma manera se evitaría a toda cosa el enrolamiento de *novatos*.

–Embarcar a cuenta del Rey cuarenta hombres, mitad soldados que hayan servido en Canadá y mitad acadianos⁴⁹.

–Cartas del *ministro* para ordenar diferentes diligencias (que se embarque tal o cual veterano de Canadá)

–Un ingeniero geógrafo, un médico botánico y, en la misma lista, polvos alimenticios, antiescorbúticos, remedios, dos cañones, una «copia del *Neptune Français* y copias de las cartas y diarios de a bordo de los viajes efectuados alrededor del cabo de Hornos, los que podrían estar en el archivo de la Marina»⁵⁰.

5. La tripulación: oficiales, marineros, criados y colonos

Este es un punto clave puesto que la tripulación y el pasaje está integrado por algunos de los que organizan la empresa. Muchos de ellos realmente se movilizan y movilizan cosas en la empresa, pero también hay otros tantos que *son movilizadas*.

⁴⁶También publicada por Martin-Allanic y traducida al español en R. Saiegh, *Francia* cit., pp. 152 y 153.

⁴⁷ En referencia claro está a la Compagnie Française des Indes Orientales (1664-1769) cuya actividad, después de los tratados de París (1763) había quedado reducida prácticamente a las islas Mascareñas o de Bourbon.

⁴⁸ Anota Bougainville que la misma no está «...en posición de emprender el armado de naves tan importantes como en el pasado, no puede recibir sus cargas si no es tomando en flete embarcaciones de armadores particulares.» R. Saiegh, *Francia* cit., p. 152.

⁴⁹ Como ha planteado Hodson, después de 1763 quedaron atrapados en la redefinición del imperio colonial francés. Ch. Hodson, *Des vassaux à désirer: les Acadiens et l'Atlantique français*, en «Outre-mers», tome 96, núm. 362-363, 1er semestre, p. 113.

⁵⁰ R. Saiegh, *Francia* cit., p. 153.

El capellán y relator del viaje, Antoine-Joseph Pernetty –el benedictino que solicitó su incorporación como cura limosnero, nombrado directamente por el Rey y notificado por Choiseul⁵¹– ofrece casi al final de su libro unas *listas*, pero en general durante el mismo ha hablado poco de las personas. Esas listas –elaboradas antes de la partida– comprenden a 102 personas sobre la fragata y 34 sobre la corbeta, que no trasladó a nadie que fuera a quedarse en las Islas⁵². Entre los pasajeros que se instalarían en la isla se cuentan dos familias de *acadianos* compuestas por siete adultos y tres niños. Ellos acompañarían a Bougainville de Nerville (quien quedaría a cargo de la colonia), dos de los marineros de la goleta (un carpintero de Rennes y un herrero de armas de Coutances), seis marineros rasos (casi todos de Saint-Malo y Saint-Servant) cuatro grumetes (uno de ellos acadiano) y tres criados (uno de ellos, ayudante de cocina). La corbeta *Sphinx* tenía una capacidad de 40 hombres. Comandada por Chenart de la Giraudais, también de Saint-Malo, iba armada con 8 cañones y 6 pedreros⁵³.

Bougainville conocía a los hombres que lo acompañaban en la conducción de su experiencia acadiana: había combatido con Duclos sobre el río San Lorenzo y a Giraudais lo había visto en acción en Quebec⁵⁴. El segundo comandante de la *Aigle* (Alexandre Guyot) hablaba portugués –lo que fue de mucha utilidad en Santa Catarina–. El señor de Nerville (su primo), el de Belcourt y L'huiller de la Serre conformaban –junto a Bougainville y Pernetty– el *estado mayor* de la fragata. Por una anécdota de caza sabemos que Belcourt viajó con «su criado» y que había un cirujano⁵⁵.

De esas listas se desprende que además del armador de las embarcaciones y de las 25 personas que inicialmente iban a quedar en las Islas bajo el mando su primo (G. de Bougainville Nerville, inscripto como *insignia* y en la lista como *voluntario*) la tripulación incluía dos oficiales de infantería, un ingeniero-geógrafo de los ejércitos y flotas del rey, el capellán y relator del viaje. La tripulación contaba con una oficialidad jerarquizada en capitanes, tenientes, insignias, escribano y cirujanos (12 en la goleta, donde iban los dos cirujanos y solo 9 en la corbeta), pilotines (5 en la goleta, ninguno en la corbeta) marineros (24 y 17), marineros rasos (26, todos en la corbeta), grumetes (11 y 5) y criados (8 y 3 respectivamente).

⁵¹ Ivi, p. 155, señala que era multifuncional, puesto que además de capellán fungió como naturalista e historiador de la expedición.

⁵² Mis cifras surgen de las listas que da Don Pernetty.

⁵³ Dp, p. 62.

⁵⁴ J.E. Martin-Allanic, *Bougainville* cit., pp. 89-90.

⁵⁵ Dp, pp. 102 y 109.

Nerville jugó un papel fundamental en la preparación de la expedición no solamente como financista sino también como informante: fue quien tuvo acceso a los archivos de la Oficina de Colonias donde encontró la memoria del abate Paulmier de Gonneville referida a otro proyecto de establecimiento de una misión cristiana francesa en las tierras australes y donde se enteró de que el año anterior, Antoine-Jean-Marie Thévenard había presentado un proyecto similar, aunque desprovisto de la intención de asentamiento en Malvinas⁵⁶.

Dom Pernetty, por su parte, convocado por el Rey y por Choiseul, hizo mucho más que la crónica del viaje o la asistencia espiritual que le competía por su condición de religioso. Como lo ha señalado Alejandro Winograd, se ocupó de la conservación del agua, de la selección, preparación y descripción de especímenes interesantes para los gabinetes científicos, de la salud de los tripulantes, de «...las relaciones públicas, la pintura de acuarelas y la participación en reuniones y consejos más propios de un oficial de Estado Mayor que de un sacerdote»⁵⁷.

Volviendo a los acadianos: la primera vez que Dom Pernetty se refiere a ellos es para mencionar a dos «...que estuvieron a punto de sembrar la discordia en nuestra pequeña sociedad.», reforzando tanto la idea de una pequeña sociedad sobre el barco tanto como la existencia de *extraños* que podrían alterar su funcionamiento. Frente a un reproche por no colaborar en una maniobra difícil, uno de ellos planteó a Bougainville que su estatuto era el de *pasajero* y no el de *tripulante*. Por nuestro informante sabemos que «...residían en Saint-Servant y en Saint-Malo desde que los ingleses nos habían quitado la Acadia» y que habían recibido del rey una suma por cabeza casi equivalente a la que percibían las tropas regulares. Bougainville trató de persuadirlos pero la familia del reclamante pidió volver a Saint-Servant, por lo que fueron desembarcados a muy pocas horas del punto de partida⁵⁸. Pernetty menciona también a otras dos familias que viajaron con él en la *Aigle*, compuestas «la primera, del marido, su mujer, dos hijos, un varón de tres años y una niña de un año, y de las dos hermanas de la mujer, una de veinte años y la otra de diecisiete. La segunda familia estaba formada por el marido, la mujer, un niño de cuatro años y la hermana de la mujer, de dieciséis años. La mujer estaba a punto de dar a luz cuando nos fuimos de esas islas para volver a Francia.»⁵⁹ Durante el desembarco en Montevideo, el coman-

⁵⁶ M. Sankey, *Est ou Ouest : le mythe des terres australes en France aux xviii et xviii siècles*, in K. Issur et V. Hookoomsing -eds.- *L'océan Indien dans les littératures francophones*, 2002, <https://doi.org/10.3917/kart.issur.2002.01>

⁵⁷ A. Winograd, *Estudio preliminar*, en Dom Pernetty, *Historia de un viaje* cit., pp. 22-23.

⁵⁸ Dp, pp. 63 y 64.

⁵⁹ Dp, p. 65.

dante francés pidió permiso al gobernador local para desembarcar hombres que salaran unos bueyes y «las mujeres que estan á bordo» afirmando que «sirven de Lavanderas en la Fragata»⁶⁰. Estas mujeres no fueron embarcadas en calidad de *lavanderas* –sino como integrantes de las familias que iban a colonizar las Islas– pero no puede descartarse que Bougainville las haya hecho trabajar como tales.

La mayor parte de los acadianos que no quedaron en el Canadá bajo la administración inglesa fueron repatriados. La expresión es sin embargo extraña si se tiene en cuenta que fueron llevados a una tierra para ellos desconocida, Normandía o Bretaña, y se les asignó una pensión temporal cuyo monto era similar al percibido por los inválidos de la Marina. En el fabulador proyecto de Kergulen (1772) para conquistar y poblar la *terra australis* al sur del Índico este también había solicitado 50 acadianos para fundar la colonia antártica. En la década de los 1760, fueron varios los marinos-empresarios franceses que trataron de utilizarlos en la instalación de colonias agrícolas en el Caribe, en Córcega e incluso en el continente. Deportados a Nueva Escocia durante la guerra de los Siete Años habían adquirido el estatus informal de «vassaux à désirer»⁶¹.

Algo que podemos preguntarnos legítimamente para calibrar esta empresa es si la tripulación tenía un volumen adecuado para su propósito final. Antonio de Ulloa –el primer gobernador de Luisiana– desembarcó en Nueva Orleans el 5 de marzo de 1766 con 90 soldados y tres funcionarios⁶². Pero un intento anglo-portugués para proteger la colonia de Sacramento en 1763 había reunido 500 hombres, el desembarco inglés en Cuba dirigido por Pocock y Albermarle contó con 14 mil y en el sitio de Manila (23 de septiembre a 6 de octubre de 1762) el almirante británico Sir Samuel Cornish y el General Sir William Draper llevaron «...una fuerza de choque de menos de 1.000 hombres» integrada por regulares británicos y cipayos del ejército de la Compañía de las Indias Orientales⁶³. Frente a esto parece poco. Sin embargo, frente a las expediciones británicas de Byron (que partió en 1764 y llegó a comienzos del año siguiente en un viaje que era de circunnavegación) y de Mc Bride (1765 con 30 hombres, llegó el año siguiente)⁶⁴ es mucho más.

⁶⁰ Bougainville a J.J. de Viana, 29 de diciembre de 1763, en Caillet-Bois, *Documentos*, p. 39.

⁶¹ Ch. Hodson, *Des vassaux à désirer*, p. 112.

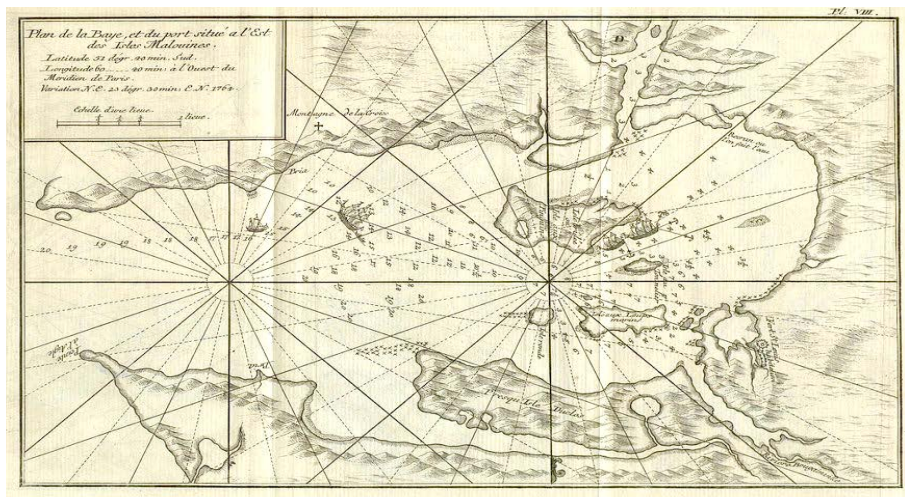
⁶² Montero de Pedro, *Españoles en Nueva Orleans y Luisiana*, Madrid, 1979, pp. 22-23.

⁶³ J. Darwin, *Unfinished Empire*, p. 704.

⁶⁴ La fuerza del asentamiento francés era a simple vista superior, motivo por el cual Mc Bride cambió de táctica cuando negoció durante su visita a Port Luis el 4 de diciembre de 1766. R. Caillet Bois, *Una tierra argentina*, pp. 91-93.

6. Llegada al terreno insular

Louis de Bougainville avistó lo que intuyó eran las islas Sebaldes el 31 de enero de 1764. Después de atravesar algunas dificultades para atracar, y obligado a seguir de largo hacia el este por los fondos excesivamente rocosos y bajos de los litorales de las islas al oeste del archipiélago, el 2 de febrero divisó y encaró la gran bahía de las Islas Malvinas. Dom Pernetty afirmó que pudieron atracar en la bahía «...con todas las velas desplegadas, como si fuera el mejor puerto de Europa.» El entusiasmo del cronista es mayúsculo, y se deja ver en las comparaciones que arremete: la bahía (de la cual nos propone una dibujo de su autoría) «...puede albergar al menos mil embarcaciones» y «...los barcos están aún más protegidos que en el puerto de Brest»⁶⁵.



Plan de la Baye et du port situé à l'Est des Isles Malouines - Pl. VIII en *Histoire d'un voyage aux isles Malouines Fait entre 1763 & 1764; avec des observations sur le detroit de Magellan et sur les Patagons*, par Dom Pernetty, abbé de l'abayé de Burgel, Membre de l'Académie Roya-le des Sciences & Belles-Lettres de Prusse; associé correspondant de ce-lle de Florence, & bibliothécaire de sa majesté le roi de Prusse. Nouvelle edition / Tome Premier, Paris, 1770. Bne, Manuscritos, GMM 2325.

Bougainville fundó la colonia de Port Saint-Louis y el acto de posesión del territorio en nombre de su rey, Luis XV, se realizó el 5 de abril de 1764. Pero a los efectos del examen de la ocupación esa fecha no cuenta, tenemos que ir más atrás.

⁶⁵ Dp, p. 215.

La colonia francesa encontró en las islas algunos vegetales comestibles: berro, apio, perejil así como una planta desconocida que servía para hacer cerveza y a la cual se atribuyeron propiedades antiescrobúticas. La pesca era rica en mariscos y crustáceos además de pescados; en su *Journal*, Bougainville ofrece las bondades de la región en esta materia. La dieta –dice Saiegh– consistió en carne de avutarda (que mataban en cantidad durante la temporada, porque luego migraban), pescados, sopa, pan y galleta⁶⁶.

A finales de febrero de 1764 los expedicionarios franceses comenzaron a construir algunas viviendas para fundar el asentamiento con las familias acadianas que todavía esperaban en el barco. El día 25, Bougainville ordenó erigir «...un fuerte en la cima del cerro donde se habían levantado las viviendas de los nuevos colonos de las Islas Malvinas.»⁶⁷ Para entonces el campamento albergaba a unas 120 personas a las que no faltaba comida –proporcionada por la abundancia de presas de caza y la pesca diaria– ni agua dulce, que se encontró en las cercanías. También hicieron un almacén de piedra que, sabemos por Bougainville, se hundió y debió ser reconstruido por Nerville durante el primer invierno.

Pernetty refiere que las dos familias acadianas que habían traído para poblar la isla «desembarcaron con todas sus pertenencias: muebles, utensilios necesarios, víveres y carpas de artillería para los tripulantes que se quedarían en la isla para trabajar en el asentamiento»⁶⁸. Las mujeres son todas acadianas y solo en el segundo viaje viene una partera. Sobre el final del libro, Pernetty no deja de reconocer que las pieles y las lanas que ese utilizaron para hacer las viviendas no resistían la lluvia.

Para la construcción del campamento –además de un plano– la expedición había movilizado desde luego picos y palas para cavar, tarea en la que se emplearon marineros de ambas embarcaciones. La construcción del fuerte para Bougainville inició el 25 de febrero, es decir después que la del resto de las viviendas y carpas, en una zona más alta. El plano fue trazado por el mismo ingeniero *in situ*. Una de las primeras decisiones relativas a la defensa del fuerte fue la de bajar 4 cañones de la *Aigle* y 4 cañones y 6 pedreros de la *Sphinx*. Pero lo complicado iba a ser remontarlos, aunque el cronista asegura que «a pesar de la altura e inclinación de la ladera [lo lograron] tan solo con la fuerza de los brazos, sin recurrir a ningún instrumento ni maquinaria más que pinzas, palancas y cuerdas»⁶⁹.

⁶⁶ R. Saiegh, *Francia*, p. 189

⁶⁷ Dp, p. 226.

⁶⁸ DP, p. 225.

⁶⁹ Dp, p. 230.

Azuzado por lo que consideró el avistaje de naves inglesas (a la postre tendría razón), Bougainville salió a comienzos de febrero hacia la costa patagónica con el propósito de recoger madera. Saiegh relata los encuentros con la escuadra de Byron y los informes que este despacha el 25 de febrero a Inglaterra con el Florida. Fue durante este viaje que, entre el 22 de febrero y el 15 de marzo de 1765 «talaron una gran cantidad de árboles y, tomando todas las precauciones, trasladaron a bordo de *L'Aigle* más de diez mil plantines de diferentes edades con sus raíces, que habrían de ser replantados en las islas Malvinas»⁷⁰. Martin Allanic relevó el diario de Sirandré, según quien el cargamento llevado desde el estrecho consistió en 37 piezas gruesas para arboladura o piragua, 306 bloques, 140 espigas, una gran cantidad de varias y varillas, una decena de chalupas de leña y 41 barricas de agua.

7. La biota

En *Imperialismo ecológico*, Alfred Crosby aseguró que el éxito que los europeos tuvieron en la conquista de las regiones tropicales y subtropicales del territorio americano y asiático se debió más a la colaboración involuntaria de los microorganismos para los cuales los nativos no tenían defensas que a las armas de fuego. La biota⁷¹ de los conquistadores había funcionado como herramienta de conquista. La que habían cargado los navegantes en Saint Malo y durante el camino tenía utilidades diversas.

Los perros, por ejemplo, «son muy útiles en un barco para saber cuando uno se está acercando a tierra. Especialmente de noche cumplen la función de larga vistas»⁷². El registro de una tormenta el 25 de enero, ya camino a Malvinas, deja saber que murieron un chivo, dos ovejas y tres vacas; también que los caballos «que habíamos embarcado en Montevideo se enfermaron»⁷³.

Parte de lo que la expedición movilizaba se diversificó y se complejizó en el camino. La socialización con el gobernador de Santa Catarina granjeó a Bougainville un permiso general «...para abastecerse de todo lo que necesitara...», lo que incluyó –además de frutas y agua dulce–, flores para hacer infusiones, plantas curativas y madera. Entre los

⁷⁰ R. Saiegh, *Francia*, p. 201.

⁷¹ Conjunto de fauna y flora de una zona biogeográfica. Crosby apela además a los microorganismos, a los cuales dedica el capítulo 9 del libro.

⁷² Dp, p. 108, nota del ed.

⁷³ Dp, p. 212. Cuando Bougainville llegó en el segundo viaje encontró que los colonos no habían podido acquerenciar a los caballos (3) ni a los terneros (4) pero que tenían una cabra y ocho cerdos. Saiegh, *Francia*, pp. 202-203.

animales ofrecidos como regalo a la expedición en Santa Catarina había patos y hasta siete papagayos, de los cuales tres murieron durante el viaje, dos al llegar a Malvinas y –contra todos los pronósticos– otros dos pudieron ser llevados a Francia de regreso. Los perros de caza que el gobernador dio al señor de Bougainville también consiguieron llegar a Malvinas, desempeñarse allí como experimentados arreadores y fueron convertidos a su vez en un nuevo regalo que Bougainville ofreció a «...a un caballero de la corte» en Francia⁷⁴.

En el archipiélago, una de las primeras y más significativas complicaciones fue la falta total de madera –tanto para la construcción como para leña–. El rápido descubrimiento de buenas minas de turba⁷⁵ fue una solución parcial pero insuficiente para la generación de calor. El abastecimiento de leña debió organizarse rápidamente con el continente. De hecho, en el segundo viaje buena parte del cargamento consistió precisamente en leña. La necesidad de grandes maderos para la construcción era desde luego indisimulable. El tema de los árboles –o el de su ausencia en el archipiélago– se volvió enseguida un punto central.

Sin embargo, al final de la experiencia, de Nerville y Bougainville consignaron todavía una mirada sobre este particular aspecto de la biota que la expedición francesa había descargado sobre el archipiélago⁷⁶:

«Los árboles de bosque y los frutales, también enviados desde Francia, se naturalizaron sin esfuerzo, no murió ninguno de aquellos que fueron trasportados. En cuanto al trasplante de aquellos del estrecho de Magallanes, se salvaron solo aquellos que eran de tamaño pequeño y habían sido puestos con cuidado en cajas junto con su tierra natal. Este asunto merece la mayor atención. Es probable que se puedan transportar en cantidad suficiente para algún día formar un refugio contra el viento y al mismo tiempo embellecer las islas. La creación de bosques y forestas ha sido siempre, en todos los lugares del mundo, el resultado de la paciencia y del tiempo.»⁷⁷

La mirada, como puede advertirse, parece todavía impregnada del optimismo que supone el inicio de una colonización que, para cosechar

⁷⁴ La leña era de madera amarilla del Brasil, cedro y laurel rosado. También cargaron troncos para armar un aparejo de invierno. Dp, p. 104, 120 y 148.

⁷⁵ Que se disputan Dom Pernetty y Bougainville en un diálogo de textos muy gracioso. En su *Journal...* en la notación del día 24 de febrero, Bougainville escribe que «j'ai trouvé un mine de tourbe tres combustible...» y, al margen agrega: «Pernetty sey attribue le mérite, page 361-362». *Journal*, f. 17 v.

⁷⁶ Carolina Martínez sugiere que el artífice de las observaciones pudo ser el propio Nerville, quien produjo un documento certero sobre las islas, avalado luego por el propio Bougainville. C. Martínez, *Un manuscrito*, pp. 8-9.

⁷⁷ *Observaciones...* en Martínez, *Un manuscrito*, p. 17.

recursos debe sembrar esperanzas. O la elaboración de un inventario alentador para el que toma la posta. Pero la trama de raíces que adhería al terreno por todas partes obligaba a realizar trabajos previos y quemados para intentar los cultivos en una tierra que, si bien era negra, no era fácilmente accesible. Neville habló –en un tono también optimista– de otro rubro, las semillas:

Nuestros resultados en agricultura nos dan mucha esperanza. Todas las semillas de hortalizas han brotado. Con respecto al trigo, *en los terrenos quemados crecieron magníficas espigas* en lo que se refiere a su forma, pero casi sin granos. Nuestra tierra, que es como si fuese virgen, requiere ser trabajada por más tiempo e incluso mejorada con abono, y el que obtenemos de nuestros animales no alcanza para realizar un ensayo⁷⁸

Este es un aspecto que evidentemente los empresarios colonizadores tenían que remarcar toda vez que, como ha escrito Alfred Crosby, «las zonas polares resultan inservibles, y la zona comprendida entre los 50° de latitud sur y el Círculo Antártico está compuesta casi completamente por agua»⁷⁹ Cuando el relato de Pernetty transita por los hechos de finales de febrero de 1764 reconoce no obstante lo singular de haber ido «a establecernos en un país desierto y desconocido sin más víveres que pan, vino y aguardiente [...] convencidos de que la caza proveería suficiente comida para alimentar a las más de ciento veinte personas desembarcadas e instaladas en un campamento»⁸⁰

Los animales, de su lado, se comportaron desigualmente. Pernetty admite que «Cuando desembarcamos, nuestros animales domésticos estaban en un triste estado, parecían enfermos o moribundos. Los abandonamos a su suerte en la orilla y llevamos hasta el pasto a los que no podían sostenerse sobre sus patas. Al día siguiente, cuando fuimos a ver si estaban vivos o muertos, nos sorprendimos mucho ya que no encontramos ni caballos ni ovejas, y las vacas con sus terneros estaban dispersas por el campo». Mientras que los caballos se escaparon, parece que cerdos (de los cuales habían traído una docena entre hembras y machos, uno castrado) y bovinos no tardaron más que unos días en aquerenciarse⁸¹. A pesar de que el *tussac* –gramínea coriácea

⁷⁸ Bougainville de Neville a Dom Pernetty, desde Malvinas, el 25 de abril de 1765, en Dp, p. 304.

⁷⁹ A. Crosby, *Imperialismo ecológico. La expansión biológica de Europa, 900-1900*, Crítica, Barcelona, 1999 [1986], p. 333.

⁸⁰ Dp, p. 227. Cada *rancho* (grupo de siete hombres reunidos para comer juntos) recibía «al menos una avutarda y una oca o una oca y dos patos o dos ocas y dos avutardas y algunos de esos pájaros que se sumergen en el agua...» (Dp, p. 229) para la comida principal de la jornada.

⁸¹ Dp, p. 225 y 231.

que crecía abundantemente en la zona ocupada por los franceses—funcionó bien como forraje para los vacunos y las yeguas, los caballos se habían escapado y no fueron recuperados.

Nuestros tres caballos y cuatro de las terneras están en el campo. Nunca conseguimos agarrarlas, pero su temperamento vagabundo nos mostró una de las grandes ventajas de esta región. Y es que los animales pueden quedarse, en cualquier estación, día y noche, en los campos. Y que allí encuentran alimentos y refugio. Los encontrábamos a menudo cuando íbamos de cacería: están gordos, con una capa de grasa y parecen disfrutar de su libertad.⁸²

Cuando el 8 de abril de 1764 la fragata l'Aigle volvía a Francia con Bougainville a bordo —la *Sphinx* se dirigió a la Guadalupe para negociar mercaderías antes de volver— quedó instalada en Port Louis una colonia de 29 habitantes. El estado mayor compuesto por Nerville, Martin (escribano) y G. Baslé (cirujano), las dos familias de *acadianos* compuestas por siete adultos y cinco niños.

Saiegh señala que los colonos vivieron realmente en el sentido griego del vocablo para colonia, *apoikia*, que significaba *lejos de casa*. Debieron enfrentar algo que los autores de los dos diarios considerados hasta ahora no: el otoño y el invierno, estaciones de las que Nerville trató de componer un paisaje suavizado en la carta que envió a Dom Pernetty. El segundo viaje de Bougainville trajo 53 personas más a la colonia y, según las anotaciones de Dom Pernetty, «dejó 73» antes de volver el 13 de agosto de 1765⁸³.

El testimonio del franciscano Villanueva —coincidente con el final de la ocupación francesa y el comienzo de la española— ofrece un panorama que parece más apegado a la realidad: indica que en estas frías latitudes, ni las bestias ni las semillas que los franceses habían traído hicieron buenas migas con el clima.

Los franceses aunque han sembrado de todas semillas, pero nada sale, mas q^e unas coles, y lechugas muy pequeñas, y estas despues de mucho trabajo. En toda la Isla no hai mas vivientes, que leones marinos, y lovos, y muchos pajaros, aunque estos no se pueden comer, porque hieden. Solo se encuentran algunos patos ariscos que se llaman abutardas, y esta es la unica carne fresca que comemos; p.¹⁰ cuesta mucho trabajo para cazarlas.⁸⁴

⁸² Bougainville de Nerville a Dom Pernetty, desde Malvinas, el 25 de abril de 1765, en Dp, p. 304-305. Cuando se produjo la entrega de la colonia a los españoles, el padre franciscano Villanueva anotó: "Aquí nos han entregado los franceses, un caballo dos bueyes, y dos lecheras con dos terneros. Hai algunos chanchos, pero muy flacos, p^qe no tienen qué comer.", Fr. Sebastián Villanueva, *Copia de Carta*, cit., p. 172.

⁸³ Dp, p. 302-305.

⁸⁴ Fr. Sebastián Villanueva, *Copia de Carta que escribe a un amigo*, desde Malvinas,

En la respuesta que redactó para él su amigo, el confía que el propio teniente de rey francés juzgaba que el terreno era estéril. Que «a fuerza de mucho cuydado pudo mantener p.r un par de meses en el verano unas coles, y rabanos; pero q.e ning.^a otra semilla produjo»⁸⁵.

8. Lo intangible

Además de los saberes geográficos y cosmológicos –científicos en general– necesarios para la navegación, esta expedición movilizó también otros elementos de los cuales están hechas no solamente las empresas de conquista y colonización sino todas las empresas humanas: las técnicas y las emociones. El abad-cronista se encargó muy bien de relevarlas.

Sobre las primeras: aunque, como se ha dicho ya, en las islas no había una población nativa ni árboles, existía sin embargo abundante vegetación y fauna autóctona que, inicialmente, parecían constituir sobre todo una molestia para los planes de instalación de la escuadra francesa en el archipiélago.

Una de las primeras técnicas utilizadas para el despeje y desbrozamiento en el área fue la del incendio. La primera isla en ser devastada por el fuego fue la denominada inicialmente «Isla de los Pingüinos», incendiada precisamente por la abundancia de estos animales, y reconocida desde entonces como *île brulée* (ver mapa anterior, donde figura con los dos nombres): «...había tantos que más de doscientos murieron por el fuego. Pero todavía quedaba una cantidad prodigiosa y a cada paso que hacíamos encontrábamos uno.» Otro incendio fue iniciado en lo que, para Dom Pernetty merecía llamarse *tierra firme* (una de las islas mayores, sin duda), iniciativa que no compartía porque, sin posibilidad de detenerlo, este recurso «eliminaría toda la caza»⁸⁶.

Respecto de la calefacción, contaban con sus saberes para tratar la turba –que en las islas se hallaba en abundancia– y que, «...una vez que se había evaporado la humedad [...] quemaba igual que la mejor turba de Francia». Para la construcción del asentamiento había

25 de abril de 1767, transcripción de P. Groussac, *Las islas Malvinas*, Biblioteca Nacional, Buenos Aires, p. 172.

⁸⁵ Respuesta a Fr. Sebastián Villanueva, desde Buenos Aires, 21 de mayo de 1767, transcripción de P. Groussac, *Las islas Malvinas*, cit., p. 174.

⁸⁶ Dp, p. 218. La situación remite inmediatamente a lo sucedido en Madeira aunque los resultados no fueron iguales, justamente, por la ausencia de madera. Pero inicialmente, la intención de los invasores fue la de «hacerse un lugar» para su asentamiento, y provocaron un incendio que a la postre fue devastador y duró siete años A. Crosby, *Imperialismo*, cit., p. 93.

viajado en la expedición el señor L'huillier, ingeniero geógrafo del rey, formado como capitán de infantería y veterano en cuestiones de frontera coloniales⁸⁷, quien «trazó las bases siguiendo el plano que le había presentado al comandante»⁸⁸.

Fue el encargado de levantar la casa del gobernador (única en piedra), y de hacer ejecutar los establos, alojamientos y despensas. Al final del segundo viaje de Bougainville, este se dispuso a trazar con L'huillier de la Serre y Romainville, «el plano de la ciudad Du-Buc y de la ciudadela para el caso en que se determinara a hacer del lugar en el que nosotros estamos un lugar principal. Pero yo creo que convendrá preferir para establecer la capital un puerto que he marcado en el estrecho De Nerville [San Carlos]. Esta posición está más al viento, a la salida sobre los dos mares, abraza las dos islas y la vista es soberbia en la Torre de Bissy.⁸⁹» También fue el primero en cartografiar la Bahía de Acaron (que luego los españoles denominaron de la Anunciación), a cuyo abrigo se estableció el fuerte base de la colonización francesa.

Otro aspecto que aparece valorado en el terreno cuando avanzan los relatos convierte la experiencia de los acadianos en técnicas: sea para despellejar un lobo, sea para negociar con los «patagones», La Giraudais pondera que el Señor la Ronde de Saint-Simon —«criado por los salvajes» en el Canadá— es el indicado para acompañarlo en la expedición al Estrecho y entregar regalos a «los salvajes»⁹⁰. En el testimonio de Duclos-Guyot, la comparación con el Canadá es permanente y cubre desde el clima hasta al vestimenta de los nativos, pasando por el uso de la piedra para hacer fuego. Sin embargo, y a pesar de que la experiencia acadiana tuvo un aspecto *insular* (puesto que la región no se extendía solamente sobre tierra firme), nada se dice en los textos que hemos podido examinar acerca de este aspecto como un valor tomado en cuenta a la hora de conectar estos destinos.

Sobre las emociones: el 1° de febrero de 1764, mientras las dos embarcaciones atravesaban la embarazosa situación de una marea que las arrastraba a tierra sobre un fondo rocoso que amenazaba su integridad, la tripulación sintió muy claramente el peligro. El abad escribió: «Era un espectáculo curioso ver a cada uno en su puesto y teniendo en sus manos el cordaje que le correspondía, todos con una expresión en la que estaban pintadas la inquietud y el temor, mezclados con la esperanza»⁹¹.

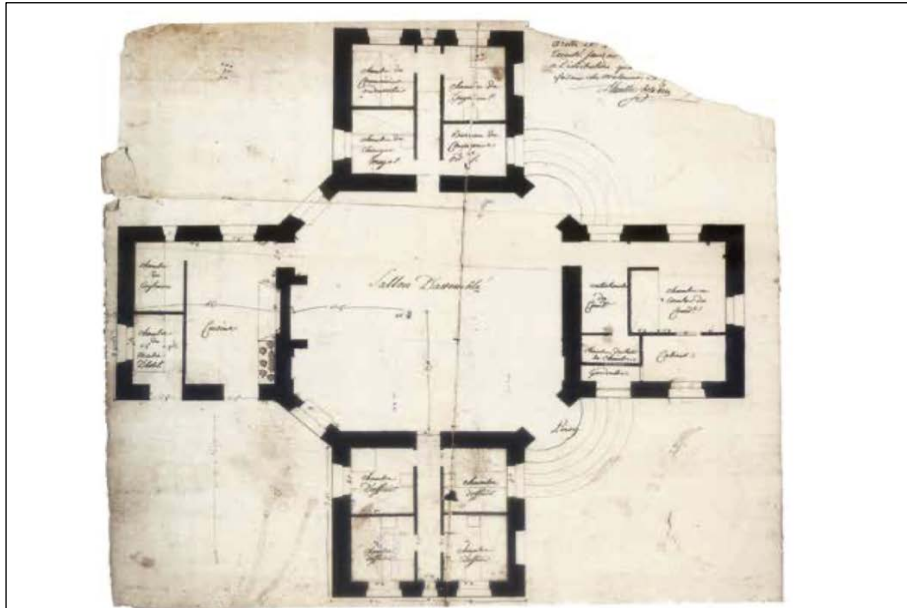
⁸⁷ R. Gutiérrez –coord.–, *Arquitectura y planeamiento en las Islas Malvinas, 1764-1833*, CEDODAL, Buenos Aires, 2020, p. 33.

⁸⁸ Dp, pp. 224-225.

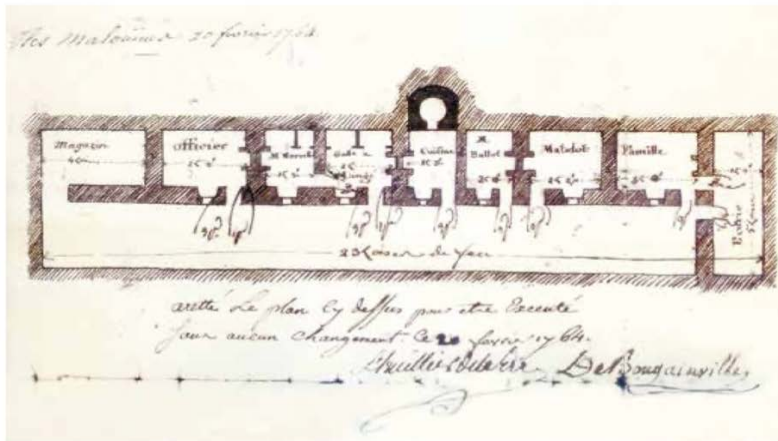
⁸⁹ Martin-Allanic, *Bougainville*, I, p. 215.

⁹⁰ Dp, p. 269; p. 307 y ss; p. 318.

⁹¹ Dp, p. 214.



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

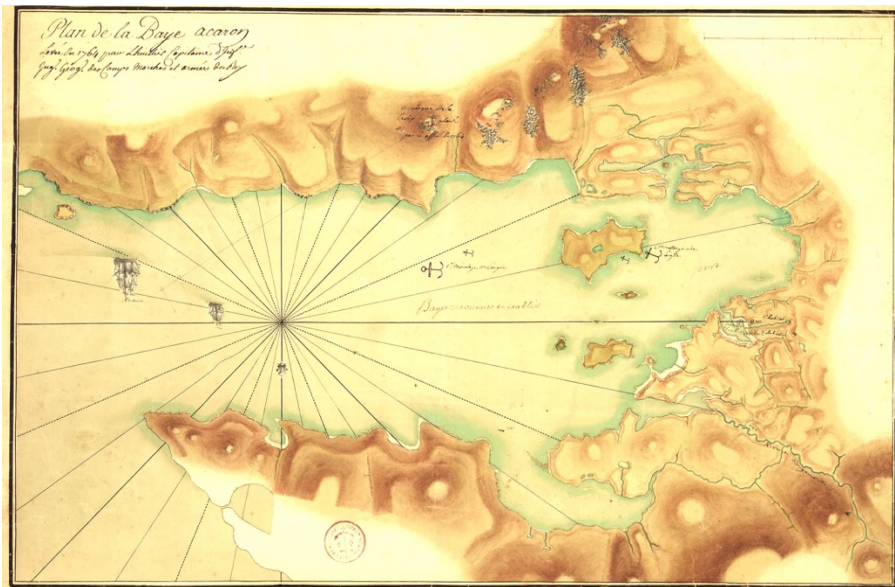


Almacenes de víveres, cocinas, oficinas de artesanos y alojamientos de marineros

Plano de la casa de gobierno francesa, proyecto del ingeniero L'Huillier de la Serre y Almacenes de víveres, cocinas, oficinas de artesanos y alojamientos de marineros, firmado por de la Serre y Bougainville. R. Gutiérrez, *Arquitectura y planeamiento*, p. 32.

Puede pensarse que el relevamiento tiene solamente un aspecto pintoresco, o que vale sobre todo como proemio de la posterior relajación y alegría que aparecieron de consuno con el cese del riesgo de vida. Sin embargo el registro nos dice mucho más: por una parte descompone el miedo en varias emociones (lo disecciona y lo explica, observando las expresiones de los hombres como "un espectáculo") y, por la otra, ese *miedo* –que podía acercarse sensorialmente a un frenesí otrora prohibido– tenía una utilidad práctica, toda vez que funcionaba como un magnífico agente disciplinador para obtener el silencio, la sumisión y la disponibilidad necesarias para que el capitán de la embarcación ejecutara sin estorbos la dirección de complicadas y exigentes maniobras⁹².

Las emociones vinculadas con el temor o el freno inhibitorio fueron de gran importancia además cuando los franceses tuvieron que relacionarse y negociar con nativos, por ejemplo en la zona del estrecho⁹³.



Plan de la Baye Acaron / levé en 1764 par L'Huillier de la Serre, Anne François Victor
Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 168 DIV
15 P 1 D - <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb442836639>

⁹² Algo similar puede leerse en el relato del naufragio del *Sea-Venture* con el cual Linebaugh y Rediker comienzan el primer capítulo de *La hidra de la revolución*, Crítica, Barcelona, 2005 [2000].

⁹³ Dp, p. 307 y ss.

9. El equipamiento simbólico y devocional⁹⁴ del territorio

Estas dos dimensiones mezclan, como casi ningún otro registro, lo material y lo inmaterial. Bien que lo devocional pertenece a lo simbólico, tiene por supuesto la especificidad de lo religioso que, en el contexto, está lejos de ser secundaria. Se trata de aspectos fundamentales del equipamiento político del territorio cuando se trata de monarquías confesionales.

Quizás a esto se deba el tono de la nota de Pernetty: «...no nos habíamos olvidado del monumento que queríamos levantar». Ese monumento no era sino un obelisco de veinte pies de altura sobre el cual se impuso un texto cuyas últimas líneas hacen referencia al jefe inmediato de Bougainville: «Que está sirviendo en la expedición bajo el ministro de E. de Choiseul, duque de Stainville»⁹⁵.

La confección de otro de los símbolos importantes conduce a una anécdota jocosa: se trataba en este caso de una escultura de Luis XV. Don Pernetty quiso hacerla con materiales autóctonos y con sus propias manos. Lo hizo. Pero le salió tan fea y rajadiza que se consideró mejor reemplazarla por una flor de lis, parte del escudo de la dinastía de Borbón. La empresa debió resignar la condición tridimensional de la efigie de Luis XV y conformarse con que ocupara uno de los lados de la medalla que se impuso a una de las caras del mencionado obelisco⁹⁶.



Las imágenes provienen de Monetario Virtual de Argentina
<http://www.moviarg.com/medallas/ZLVI.html>

⁹⁴ Utilizo este adjetivo inspirado en el uso que M. Moriconi hizo del mismo para acuñar el concepto de *paisaje devocional*. Véase su *Política, piedad y jurisdicción. Cultura jurisdiccional en la Monarquía Hispánica. Liébana en los siglos XVI-XVIII*, Prohistoria Ediciones, Rosario, 2011, p. 24 y *passim*.

⁹⁵ El texto completo del obelisco, en Pernetty, *Historia de un viaje...*, cit, p. 232-233.

⁹⁶ Dp, pp. 230-231. La medalla, de plata, grabada por Charles N. Roettiers, llevaba de un lado la efigie del rey con la inscripción *Ludovico decimo quinto* (arriba) y *Tibi serviat ultima Thule* (abajo)

En cuanto al plano espiritual, a pesar de que el cronista fue el abad, las noticias sobre el equipamiento devocional son escasas. Sabemos que, durante la ceremonia de toma de posesión, Dom Pernetty celebró un Te Deum en la casa del gobernador y que una cruz de madera se estableció en la cima del Monte de la Croix. Un dato notable es que el casamiento y los bautismos que hubo en la isla –dos el primer año– fueron realizados por el gobernador de Nerville y no por un ministro religioso. Esto se debe a que durante el primer viaje ningún miembro de la iglesia quedó en la colonia. Durante los tres años que duró la colonización se registró la actuación religiosa del mencionado Dom Pernetty, el carmelita Alies y el padre Desertos du Gerard⁹⁷.

Los oficios se celebraron con un altar portátil y una mesita rebatible o tabla levadiza, al amparo de la lámina con figura de San Luis en la habitación-comedor del gobernador de la colonia⁹⁸, recibido por los españoles y utilizado hasta que se edificó la capilla.

10. Balance en perspectiva

Desde la publicación de *The columbian exchange* de Alfred Crosby en 1972 ha corrido muchísima agua bajo el puente en lo que concierne a algunos de los problemas generales en los que este trabajo se inscribe, como las circulaciones biológicas globales y las movilidades culturales en general. S. Gruzinski, F. Trivellato, N. Zemon Davis y A. Pons resumieron algunas de las proposiciones más notables respecto de ellas⁹⁹. También han abordado otro punto caliente que caracteriza a este tema, cual es la convergencia historiográfica entre microanálisis¹⁰⁰ y problemas globales, a través del bias de la biografía o de las historias conectadas¹⁰¹.

⁹⁷ J. Torre Revello, *Capellanes malvineros y la iglesia del puerto de Nuestra Señora de la Soledad*, «Investigaciones y Ensayos», 3, 1967, p. 10.

⁹⁸ Varios autores citan en este punto una carta de Ruiz Puente a Bucarelli del 25 de abril de 1767.

⁹⁹ S. Gruzinski, *Les mondes mêlés de la Monarchie catholique et autres 'connected histories'*, «Annales. Histoire, Sciences Sociales», 56; 1, 2001, pp. 85-117; F. Trivellato, *Is There a Future for Italian Microhistory in the Age of Global History?*, «California Italian Studies», 2, 1, 2011; N. Zemon-Davis, *Decentering History: Local Stories and Cultural Crossings in a Global World*, «History and Theory», Middletown, Vol. 50, 2, 2011, pp. 188-202; A. Pons, *De los detalles al todo: historia cultural y biografías globales*, «Historia da historiografía», 12, 2013, pp. 156-175.

¹⁰⁰ Propuse una distinción entre microanálisis y microhistoria que me releva de explicar por qué lo que ha sido metodológicamente trascendente es este y no la segunda, que desde luego es una experiencia historiográfica que nos ha legado libros fabulosos. Remito a D. Barriera, *Ensayos sobre microhistoria*, Jitanjáfora, México, 2002.

¹⁰¹ Sobre lo cual hay un valioso aporte de S. Serulnikov, Sergio Serulnikov, *Lo muy micro y lo muy macro -o cómo escribir la biografía de un funcionario colonial del siglo XVIII*, «Nuevo Mundo Mundos Nuevos» [En ligne], Débats, DOI : <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.66758>

Remito al lector a esos u otros panoramas –ya que hay más y muy buenos– y aquí me limito a señalar dos contribuciones que llaman mi atención porque se refieren a la movilidad de ciertos grupos humanos en el contexto de la colonización francesa de Malvinas, denominado por algunos la construcción del *imperio fisiocrático* o un *imperio sin esclavos* de Choiseul, Mirabeau y Luis XV. Entre estos trabajos se destacan los ya citados de Christopher Hodson¹⁰² –quien estudió la movilización de los acadianos después de la pérdida de las colonias en el actual territorio canadiense– y de Allison Poska, quien se ha ocupado fundamentalmente de las movilizaciones de mujeres y niños¹⁰³. Creo que en ambos existe, además del mérito de haber detectado minorías en movimiento poco estudiadas, el de haberlo hecho desde una perspectiva relacional. Lo que mi contribución pretende sumar a sus valiosos estudios es la ubicación de esas movilizaciones en la configuración más amplia de la organización del territorio y su conversión en un espacio político. Es decir, en el proceso de equipamiento del territorio, que supone atender a los efectos que los sujetos provocan cuando se comportan como agentes: las movilizaciones de seres vivos y de cosas me interesan no solamente en términos de circulaciones y de conexiones, sino fundamentalmente como agencia política.

Cuando comencé a estudiar Malvinas, planteé que lo hacía como continuidad de mis trabajos sobre las campañas¹⁰⁴, sugiriendo que en 1767 estas islas eran, para la Monarquía hispánica, sus más extremas campañas y que las campañas, en cierto modo, se gobernaban como archipiélagos compuestos por islotes de poblaciones sueltas por aquí y por allá¹⁰⁵. Sigo pensando que hay una continuidad en este sentido

¹⁰² A los cuales agrego *A Bondage so harsh: Acadian labor in the French Caribbean, 1763-1766*, en «Early American Studies», Volume 5, Number 1, Spring 2007, pp. 95-131.

¹⁰³ A. Poska, *Babies on Board: Women, Children and Imperial Policy in the Spanish Empire*, «Gender & History», Vol. 22, 2, 2010, pp. 269-283; *Campeñinas transatlánticas. Las mujeres y la migración en el imperio español a finales del siglo XVIII*, en «Nuevo Mundo, Mundos Nuevos», 2012, <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.63354>; *Gendered crossings: women and migration in the Spanish Empire*, UNMP, Albuquerque, 2016.

¹⁰⁴ Para los siglos XVI y XVII: D. Barriera, *Ouvrir des portes sur la terre. Microanalyse de la construction d'un espace politique. Santa Fe, 1573-1640*, PUM, Toulouse, Trad. de François Godicheau; para el XVIII, *Gouverner les campagnes. Analyse micro-sociale et construction institutionnelle (Río de la Plata, fin du xviiiè siècle)*, «Annales HSS», LXXIII, 1.

¹⁰⁵ Herzog ha dicho que el imperio hispánico todo se gobernaba como un gran archipiélago. T. Herzog, *Frontiers of possession*, Harvard UP, 2015. Hemos conversado mucho con François Godicheau y con Raúl Fradkin sobre esta idea de los islotes o de archipiélagos de gobierno que, según me hizo notar este último, también está presente en los trabajos de Jeffrey Erbig.

con las preocupaciones que muchos tenemos sobre los gobiernos de los confines en las monarquías ibéricas. La colonización francesa de Malvinas me permite dialogar con ellos y con mis propias búsquedas, por ejemplo, porque los procesos de equipamiento político del territorio que estudié sobre tierra firme (en el Río de la Plata) y en este archipiélago mantienen entre sí semejanzas importantes tanto como diferencias notables.

Al estudiar esta colonización en particular, encontramos que la compañía de Saint-Malo –que había escondido sus propósitos de consumo con las más altas autoridades de la monarquía francesa– tenía la hipótesis de enfrentar un espacio vacío y Malvinas no les decepcionó: a diferencia de los colonizadores de los litorales rioplatenses, caribeños o canadienses, los franceses de Malvinas no tuvieron la necesidad de *inventar* un desierto político, porque ese archipiélago era un desierto a toda regla.

Al llegar al lugar, los colonizadores no solamente comienzan con la edificación del (precario) equipamiento político sobre un escenario que se les presenta como una *tabula rasa* sino que además, por primera vez, producen un asentamiento que intenta modificar el terreno y el orden ecológico de un espacio que, desde hacía décadas, se había señalado como un lugar clave para instalar un dispositivo de repostaje y hasta de control del paso interoceánico al sur del mundo. En este sentido, vuelve a presentarse la innegable importancia que tienen los elementos inmateriales a la par de los materiales a la hora de construir un escenario político local como expresión de un proceso que es mundial.

El enfoque sobre la vida material muestra que si bien algunas hipótesis de los colonizadores no resultaron ciertas –varios informes previos suponían la existencia de madera en las islas– la movilización de microorganismos, semillas y de organismos mayores para reproducir condiciones de vida similares a las de las costas canadienses encontraron como principal obstáculo al suelo y como principal predador a un enemigo que sí estaba entre los supuestos: el viento (más que el frío). A pesar de esto, aunque seguramente para continuar obteniendo apoyos económicos para el proyecto, el clima siempre fue retratado por los informantes con benignidad y asimilado al de las costas canadienses así como al del norte de Francia mientras que el nicho ecológico nativo fue tratado, como en los trópicos, con un esquema predatorio y extractivo a través de herramientas bien conocidas –desde el incendio de la *isla de los pingüinos* hasta las matanzas de avutardas y lobos marinos–.

La nueva posición francesa, aunque desértica, no estaba en el vacío. Si al este del establecimiento de Port Louis los colonos se enfren-

taban al océano como extensión pura, al oeste –tanto en la isla grande que los ingleses llamaban de Falkland como en el mar abierto y la zona del estrecho de Magallanes– se emplazaba un espacio de negociaciones y confrontación: desde 1765 la intermitente pero agresiva presencia de naves británicas entra en el renglón de los movimientos que hay que tomar en cuenta a la hora de preparar los viajes a la zona del estrecho y al continente para buscar madera. En las islas del estrecho y en tierra firme, desde que se tomó contacto con «los patagones», había que hacer bien las cuentas porque la relación requería de ceremonias y regalos que debían formar parte de la carga.

Como se afirma en un texto reciente «el universo de temas de la historia del medio marino o marítimo parece casi infinito: cuestiones de biodiversidad, ecosistemas marinos, patrones de consumo, agotamiento de los recursos marinos, producción de energía y gestión de residuos peligrosos son solo algunos de los temas que podrían explorarse. Sin embargo, evaluar los cambios a largo plazo y los procesos ambientales es invariablemente una tarea difícil, si no casi imposible¹⁰⁶».

En este sentido, el estudio minucioso de la experiencia de esta colonización es indispensable, porque solo desde un enfoque colaborativo o abarcativo se podrán analizar los cambios ambientales sin disociarlos «de los mecanismos sociales y económicos responsables de estos cambios, y sus consecuencias a largo plazo¹⁰⁷».

El final de esta historia es conocido: durante el tercer viaje, durante el cual Bougainville realizó la circunnavegación, la colonia fue entregada a las autoridades españolas –el gobernador Ruiz Puente– y el armador de la expedición fue reembolsado en sus gastos por la corona española. Es cierto que la idea del marino francés nunca fue la de entregar las islas –los oficios de Magallón a Grimaldi dejan claro que Bougainville tenía la convicción de que Francia debía quedárselas–: inclusive intentó amplificar la distancia existente entre éstas y el continente a fin de hacerlas parecer «más independientes» de las posesiones españolas –como si tal distancia fuera determinante en los términos en que se consideraban en ese momento–¹⁰⁸.

Este breve período funciona, para citar a Marshall Sahlins, como «realización única de un fenómeno general»¹⁰⁹: a través del testimonio

¹⁰⁶ A. Polonia, Amélia et al, *Connected oceans: New pathways in maritime history*, «The International Journal of Maritime History», 29 (1), 2017, p. 95.

¹⁰⁷ A. Polonia, Amélia et al, *Connected...*, cit., p. 95.

¹⁰⁸ R. Cailliet-Bois, *Colección de documentos...*, 100 y ss. allí indica que están a 80 leguas, p. 107.

¹⁰⁹ M. Sahlins, *Islas de historia. La muerte del capitán Cook. Metáfora, antropología e historia*, Gedisa, Barcelona, 1985 [1985], p. 106.

de Anson –y Bougainville no dejó de reconocerlo– la expansión del naciente capitalismo había puesto el ojo en estos dominios de la monarquía hispánica para disputarle el tráfico comercial y el control político de sus territorios de todas las maneras posibles. Si los esfuerzos y los costos parecen desmesurados, el aumento constante del volumen de la navegación por Magallanes y Cabo de Hornos a partir de 1740, al contrario, certifican que –si bien su rol como enlace para el comercio con China no fue precisamente un éxito¹¹⁰– el valor del archipiélago malvinense como punto de paso para las singladuras que se encaminaban a las costas del Pacífico español fue en constante aumento y su ocupación efectiva, un acierto preclaro.

¹¹⁰ La importancia de esta ruta del sur y su impacto sobre la centralidad mexicana en M. Bonialian, *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, El Colegio de México, México, p. 201 y ss.; del mismo, *México: de epicentro a periferia. La desintegración del modelo semiinformal del comercio hispanoamericano (1750-1840)*, en «Historia mexicana», vol. LXVII, núm. 1, 2017 y *Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: La crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821*, en «América Latina en la Historia Económica», Vol. 24, núm. 1, 2017 DOI: <http://dx.doi.org/10.18232/alhe.v24i1.791>.