

**EXPEDICION DE DAVID JEWETT
A LAS ISLAS MALVINAS
1820 - 1821**

por

MARIO D. TESLER

DAVID JEWETT, CIUDADANO NORTEAMERICANO,
AL SERVICIO DE LA ARGENTINA

Nacido en los Estados Unidos de Norte América, por el año 1784, no hemos podido —hasta el presente— precisar el lugar. En la actualidad contamos con dos posibilidades, aunque carecen de indiscutibilidad.

El escritor y periodista E. M. S. Danero¹ afirma que nació en el estado de Pensilvania, mientras el encargado de negocios de los EE. UU., “*en la República de Buenos Aires*”, Mr. Francis Baylies, en misiva al secretario de estado yanqui, Mr. Edward Livingston, de carácter privado, sostiene que era oriundo de Connecticut (uno de los primeros estados norteamericanos)².

Su carrera en la marina de los Estados Unidos no era despreciable. Había alcanzado el grado de comandante, antes de los 31 años de edad.

¹ E. M. S. DANERO, *Toda la Historia de las Malvinas*, p. 150, Buenos Aires, Editorial TOR, 1964.

² ERNESTO J. FITTO, *La Agresión Norteamericana a las Islas Malvinas* (crónica documental), doc. n° 175, p. 371, Buenos Aires, EMECE Editores, 1966. Este autor reproduce el citado documento de la obra, de WILLIAM R. MANNING, titulada *Diplomatic Correspondence of the United States*.

Dejando de lado el porvenir que se había forjado, desestimando las posibilidades de una carrera segura y el reconocimiento de sus concudadanos, partió hacia el Río de la Plata.

Arribó a Buenos Aires el 22 de junio de 1815, con el objeto de ofrecer sus servicios —no desinteresados— al gobierno de Ignacio Alvarez Thomas (director supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, *interinamente*, por hallarse José Rondeau —el titular— en el Alto Perú) en la causa de la independencia.

El ex comandante estadounidense solicitó, por vía pertinente, su patente de corso. La nota enviada explica claramente cuáles fueron los motivos que le impulsaron a prestar servicios en estas tierras.

Simultáneamente a su arribo, sin cometer el error de constatar el sentido —en parte utilitario— que esos marinos solían dar a tales empresas, manifiesta, en calidad de *“comandante en la marina de los Estados Unidos y residente en la capital de Buenos Aires, con el más profundo respeto”*, que:

*animado con el justo ideal de la libertad e independencia inculcado por las gloriosas instituciones de los Estados Unidos de América y acostumbrada a defender sus justos derechos en el servicio naval; y al mismo tiempo incitado con un celo entusiástico por la independencia de estas provincias; tengo el honor de ofrecer a V. E. mis cortos servicios en la gran causa de la emancipación y de la independencia, armando un buque particular de guerra de una fuerza respetable y bajo mi inmediato mando y dirección*³.

Resulta poco común encontrar, en extranjeros que prestaron servicios como corsarios, una conducta consecuente similar a la de Jewett. La necesidad de suprimir el Corso, en años posteriores, tuvo como razón fundamental la escasa concor-

³ ANGEL JUSTINIANO CARRANZA, *Campañas Navales de la República Argentina*, vol. II, t. 3 y 4, pág. 207, 2ª edición, Buenos Aires, publicación del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Secretaría de Estado de Marina, 1962.

dancia que guardaban los hechos con los principios que decían profesar los corsarios y corsaristas ⁴.

La profesión de fe hecha el 22 de junio de 1815, brindando su colaboración en la lucha contra el godo, fue ratificada años después. En la "*Gaceta de Buenos Aires*", del 16 de junio de 1819, apareció esta noticia:

En el día grande de América, en el 25 de Mayo del año presente, desplegaron muchos hijos beneméritos de la Patria, y algunos extranjeros residentes en esta, los nobles sentimientos de humanidad, gratitud y filantropía. Se abrió una subscripción sin otro objeto que el de aliviar en algun tanto la suerte de las viudas, e inválidos, tristes reliquias de una guerra tenaz de 10 años contra la tiranía. Era justo que estas víctimas de la libertad, que a costa de su orfandad o su sangre han dado tantos días de gloria a la Patria, recibieron de ella un pan menos amargo en el día de su generación. Publicamos los nombres de los señores subscriptores para emulación de nuestros conciudadanos, y desengaño de nuestros enemigos ⁵.

La extensa nómina de personas —que aportaron sus contribuciones— incluye el nombre de David Jewett. Esto implica lealtad para con los objetivos de este país y sensibilidad frente al dolor humano.

Como corsario, al servicio de nuestro país, no le era permitido vacilar en el cumplimiento de su misión; mas como hombre demostró, tácitamente, con su contribución para ese fin, el desprecio por la guerra, ¡terrible plaga para los pueblos!

Volviendo a la solicitud de patente de corso elevada el 22 de junio de 1815, pide y suplica, a las autoridades, "*se sir-*

⁴ El texto del decreto N° 1531, subscripto por Martín Rodríguez, como gobernador general y capitán de las Provincias Unidas de Buenos Aires, y su ministro Francisco Fernández de la Cruz, fue publicado en el Registro Oficial de la República Argentina. También se halla reproducido en la obra de A. J. Carranza.

⁵ *Gaceta de Buenos Aires*, miércoles 16 de junio de 1819. Reimpresión facsimilar dirigida por la Junta de Historia y Numismática. Buenos Aires, 1910.

va mandar extender la patente necesaria para el apresamiento y destrucción de los buques y propiedades de los enemigos de estas provincias”.

Aprovechando la oportunidad —David Jewett— procura obtener cuanto le es necesario, para cometer la empresa con el mayor éxito:

Y al mismo tiempo para mejor efectuar este objeto que se sirva V. E. darme una protección y pasaporte para la tripulación; y si es posible concederme el uso de 6 cañones de bronce de a 12 para el mejor armamento de dicho buque.

Aparentemente, por la solicitud elevada al gobierno de Alvarez Thomas, este marino se prestaba a obedecer instrucciones de sus nuevos superiores, por propia voluntad, sin otro motivo que el servir a la causa de la independencia, la libertad y la emancipación de América.

Esta actitud, poco explicable para aquellos cuyos actos se rigen basados en una concepción desmesuradamente utilitaria, y exigiendo del prójimo un idealismo total, no debe sorprendernos.

Los contemporáneos, como la posteridad, suelen pecar de ingratos hacia aquellos que ensamblaron interés personal e idealismo militante. De esta manera es frecuente la importancia restada a muchos hombres, como David Jewett, de distintas nacionalidades, que aportaron sus esfuerzos inestimables a la causa de América.

Existen —obvio es decir— contados casos de contribución totalmente desinteresada. Solamente excepciones despreciaron un beneficio propio, para entregarse plenamente al logro de un ideal.

Agreguemos como mérito, en esto coincidirán los ortodoxos de la perfección, el haber arriesgado sus vidas y fortunas en algunas oportunidades que, empleadas en diferentes maneras, pudieron reportarles pingües ganancias.

Marcos Balcarce, secretario de guerra y marina, del director supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata

don I. Alvarez Thomas, invocando facultades “concedidas por la honorable junta de observación”, aceptó “la generosa oferta del comandante Jewett”. En consecuencia ordenó se le expidiese “Despacho de Comandante del Bergantín de su propiedad el “Invencible”, con la correspondiente patente de corso, sugetándosele a las instrucciones reservadas, libradas “por el Ministerio de Guerra y Marina, y a la ordenanza española de Corso del año 1801”, indicando que debe archivar en “dicha Secretaría el duplicado de las instrucciones firmadas por el dicho Jewett”, a quien se deberá dar gracias por intermedio de su Secretaría ⁶.

David Jewett fue notificado de la aceptación por medio de un oficio, dado en Buenos Aires, con fecha 22 de junio de 1815. El secretario de Marcos Baleares daba cuenta de la satisfacción, con que el “Excmo. Sr. Director del Estado”, después de haber leído “la generosa exposición”, que Jewett le dirigió, “por conducto del Ministerio [de Guerra y Marina], ofertando su persona al servicio de la justa causa de la América del Sud, en los siguientes términos”:

...la propuesta que Vd. tuvo a bien hacer para armar de su cuenta un buque de guerra a corso contra los enemigos de este estado ha merecido la aceptación de S.E. en cuya virtud tengo el honor de acompañarle de su superior orden el Despacho de comandante del Bergantín “Invencible” la patente de corso, igualmente que las instrucciones reservadas que deberán regir a V. S. en tan importante comisión y las ordenanzas generales a que queda ligado.

S. E. tiene a bien dar a Vd. las gracias por mi conducto, y yo me lisongeo de hallar esta ocasión en que ofrecerle la consideración con que tengo el honor de ser.

De Vd.
Su obediente servidor ⁷

⁶ CARRANZA, *ob. cit.*, vol. II, p. 208.

⁷ CARRANZA, *ob. cit.*, vol. II, p. 209.

A manera de credencial, pues el contexto del documento difiere del comunmente utilizado en los nombramientos de comandante de corso, le fue dado —en la fortaleza de Buenos Aires— un extenso documento al capitán de la “Invencible”, firmado por el director supremo I. Alvarez Thomas y refrendado por el secretario de guerra y marina Marcos Balcarce.

Este documento, uno de los primeros elementos —cronológicamente hablando— para el estudio de los corsarios en el Río de la Plata, describe un panorama referente a la situación de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Tras denunciar a “los actuales Ministros de la España” en la preparación de una expedición militar, a nuestras costas, deciden determinar las medidas “necesarias para vindicar el honor de este Estado, para lo cual se ordena:

represalias generales contra los buques, efectos y vasallos del Rey de España, y no contra los Americanos Españoles que igualmente defienden sus derechos; de modo que así los bajeles de la Marina Nacional, como cualesquiera otros que fueron comisionados por Patentes de Corso y represalias generales, aprehenderán, y pueden legalmente embargar o apresar los buques y efectos pertenecientes a aquella Nación, y los súbditos de la misma, excepto los referidos Americanos, trayendo a aquellos a juicio ante este Gobierno, según las leyes de las Naciones.

En cuanto al capitán David Jewett, el Director Supremo lo autoriza:

...para que pueda manifestar en estado de guerra el dicho bergantín “Invencible” bajo su propio mando, pudiendo embargar y tomar por fuerza de armas los buques y efectos pertenecientes a los españoles europeos de la Península, excepto solamente dentro de los puertos o caminos de príncipes neutrales o en amistad con este Estado, y traer los mismos para que sean juzgados, según las leyes de las Provincias Unidas, y condenados que sean por buena presa, podría el dicho Don David Jewett vender o disponer de tales efectos, en el modo

que queda sancionado ante este Gobierno, estipulando en las mencionadas instrucciones, arreglándose a ellas en lo demás concerniente al Corso.

En la parte final —reservada a los capitanes de buques al servicio del Estado, y especialmente a los gobernantes de toda república o estado amigo o neutral— dispone y solicita, respectivamente:

...ordeno y mando a todos los Comandantes de los buques de la Armada de las Provincias Unidas y mercantes de los súbditos del mismo Estado le presten todo auxilio al expresado Don David Jewett, y ruego y pido a todos los Reyes, Príncipes, Potentados, Estados y Repúblicas amigos o neutrales, a quienes toque o pertenezca, no le pongan el menor embarazo, y si le presten toda ayuda, asistencia y socorro en sus Puertos con su Bergantín, tripulación y presas, ofreciendo hacer lo mismo en todas las ocasiones que así se me pida⁸.

ACERCA DEL BERGANTIN "INVENCIBLE"

Después de relatar —con cierta minuciosidad, aunque sin minucias— la tramitación de David Jewett, tendiente a obtener patente de corso para su nave la "Invencible", sería lógico referirnos al viaje realizado y su resultado. Esto —no obstante— constituye un capítulo susceptible de excluirse, sin alterar en manera alguna el encadenamiento de hechos que anteceden al viaje de Jewett, a las islas Malvinas.

En cambio, el concepto de las autoridades del gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, sobre el capitán norteamericano y su nave, diametralmente opuesto al que encontramos en oficios, enviados por el representante yanqui, Murray Forbes, mucho hacen a la cuestión.

Entendemos que el o los protagonistas de un hecho —trascendental o no— deben ser considerados por el hecho en sí

⁸ CARRANZA, *ob. cit.*, vol. II, págs. 209-210.

mismo, descartando todo cuanto atañe a actos anteriores o posteriores. Si estos hombres suman en su haber una conducta personal y una actuación pública elogiosa ¡tanto mejor!

En el caso particular de David Jewett reviste singular trascendencia la ocupación formal de las islas Malvinas, como uno de los primeros actos que reafirman nuestra soberanía. Puede afirmarse —sin vacilación— ser este hecho el más importante de todos sus servicios prestados a la causa argentina.

Tal mérito compromete esclarecer la causa de infundados cargos hechos por un agente norteamericano, propagados en un meritorio trabajo de recopilación⁹.

Séanos permitida una digresión.

Recuerdo haber leído un estudio donde parangonaba al historiador con el cronista. ¡Claro está! La diferencia radica en que el primero llega siempre tarde al lugar del hecho. Las semejanzas se diluyen y afloran nuevos elementos que multiplican las diferencias. Al cronista suele tolerarse ciertas deficiencias, producto de la celeridad exigida. Con el historiador ocurre lo contrario; la posibilidad del análisis desapasionado, objetivo, amén del necesario acopio de material documental, obligan encarar una tarea científica pocas veces empleada en la crónica.

Bajo la advocación de este principio entendemos necesario la evaluación y confrontación de los documentos como único método de aproximarnos a la relativa perfección.

Nada debemos ocultar, aun arriesgando ofrecer elementos contrarios a nuestra tesis. En este caso particular, sobre la persona de David Jewett, nada exponemos, pues los testimonios difamatorios no resisten la más leve contraprueba. Como podremos observar son el producto de habladerías.

Rara vez encontramos en las reseñas de las actividades de David Jewett, el empleo de la correspondencia oficial mante-

⁹ JOHN MURRAY FORBES, *Once Años en Buenos Aires (1820-1831)*, (crónicas diplomáticas compiladas, traducidas y anotadas por FELIPE A. ESPIL), EMECE Editores, Buenos Aires, 1956.

nida por diferentes representantes de los EE. UU. con el gobierno de su país.

Esto no implica reproche, la intención está circunscripta a una constatación. ¡Perdón por el galicismo! No existe, en especial, estudio alguno de envergadura sobre David Jewett, a pesar de su importancia en la historia de las Malvinas, como también en la historia naval argentina. Causa suficiente por la cual no se han investigado con profundidad y en detalle todo cuanto atañe a esta figura.

Lo reflejado por investigadores argentinos, preferentemente publicado por instituciones oficiales, se limitan al manejo de escasos documentos del Archivo General de la Nación, y algunos testimonios reproducidos por Angel Justiniano Carranza (en su ya clásica "Campañas Navales de la República Argentina").

El material existente, obvio es decir, es escaso. Esto justifica —en alguna medida— la superficialidad con que es considerada la figura del ex-comandante de la marina yanqui.

Estudiando el incidente argentino-norteamericano, originado por la detención de la goleta yanqui "Rampart", a la altura de Malvinas (1821), hallamos algunas imputaciones, formuladas por Mr. Murray Forbes, agente de los EE. UU., de gran utilidad para este trabajo.

VERSION ARGENTINA

David Jewett poseía, en aquel entonces (1815), un bergantín llamado "Invencible".

En algunos documentos se denomina a la "Invencible" *bergantín*, otros le dicen *goleta*. Difícil resulta establecer con exactitud cuál es la real clasificación que merece, dado la no existencia de descripción de sus características. Esta afirmación tiene mucho de relativo, pues en materia de investigación no existe nada definitivo.

La confusión proviene de una escasa diferencia entre sendos tipos de nave. Ambos son buques de dos palos y vela cuadrada o redonda. En el caso de la goleta se observa el uso de aparejo en el palo mayor.

Juzgando el valor de estos testimonios nos inclinamos por la denominación *bergantín*. No se trata de una elección "a piacere". Como no existe otra posibilidad, hemos tenido en cuenta los documentos oficiales de mayor importancia, como ser la credencial emitida en la fortaleza de Buenos Aires, por el director provisional de las Provincias Unidas del Río de la Plata, con fecha 23 de junio de 1815, entre otros, donde anteponen el sustantivo *bergantín* al nombre de la nave. Aquellos testimonios donde se emplea el sustantivo *goleta* carecen de trascendencia, en comparación con los otros. Es de suponer, en este caso particular, un involuntario error de algún amanuense y no desconocimiento de las autoridades de la secretaría de Guerra y Marina, respecto a las características de una nave.

La estructura del buque era extranjera. Compuesta de 20 piezas de artillería: 14 carronadas (cañón antiguo de marina, corto y montado sobre correderas) de a 24 y 6 cañones de a 12. La tripulación constaba, según documento del 23 de junio de 1815, de 180 hombres.

Conforme a lo aseverado en nuestros documentos la "Invencible" era propiedad de Jewett; habiendo costado de su peculio el armado, equipamiento y abastecimiento.

Un conocido comerciante y "ardoroso defensor de nuestros intereses nacionales", nos referimos a David C. Deforest, fue el apoderado.

Por último, y debe tenerse presente, el gobierno aceptó el ofrecimiento del comandante de la marina de los EE. UU., por considerarle "*suficientemente calificado*".

Cuando la misión de la "Invencible" hubo concluido, y después de entregar su capitán la patente de corso, acto que

llevó a cabo el 26 de septiembre de 1817, quedaban en su haber las siguientes presas:

Fragata

“Santander” (a) “Los Santos Mártires”, capitán Juan Bautista Rentería (6 de mayo de 1816).

Declarada buena presa el 29 de agosto del mismo año.

Polacra (buque de cruz, de dos o tres palos enterizos y sin cofas).

“Tita”, capitán Manuel Díaz (1º de marzo de 1816).

Bergantín

“Júpiter”.

“San Antonio”.

Esto aclara la inexactitud de Mr. J. Murray Forbes, párrafo que reproduciremos más adelante, cuando afirma: “...y habiendo hecho una presa...”

VERSION NORTEAMERICANA

Mr. John Murray Forbes, representante oficial *del gobierno norteamericano*, nos brinda el reverso de la medalla¹⁰.

No formularemos, momentáneamente, objeciones a lo afirmado por Forbes, hasta tanto exponer su versión.

El bergantín “Invencible”, que arribó al puerto de Buenos Aires (22 de junio de 1815), al mando de David Jewett, solicitando patente de corso al gobierno, para servir “*en la gran causa de la emancipación y de la independencia*”, combatió al servicio del pabellón norteamericano en la guerra contra Gran Bretaña.

¹⁰ JOHN MURRAY FORBES, *ob. cit.* Se trata del doc. n° 22, del 26 de octubre de 1821, publicado en el cap. VI, págs. 149 y sig.

No perteneció a la armada nacional de aquel país, mas sirvió como corsario. A juzgar por el oficio de Mr. Forbes, este fue muy *activo*. Su campaña, durante la guerra inglesa norteamericana, afortunada. Combatió con el nombre "The true blooded Yankee".

El primer asunto que trataré es el del bergantín "Invencible", que desde hace algún tiempo navega bajo bandera de este Gobierno; que fue antes corsario muy activo y afortunado, bajo nuestro pabellón, en la guerra con Inglaterra, bajo el nombre de "The true blooded Yankee".

No aclara quién fue su propietario durante su acción como corsario yanqui; posteriormente perteneció al coronel Denis, de Filadelfia, siendo comandado por David Jewett.

Hallándose la nave surta en el puerto de Nueva York, su dueño "con vistas a *eludir nuestras leyes*" y estando a punto de obtener permiso para zarpar" —de dicha ciudad— "hacia Savannah" (ciudad del estado de Georgia, a orillas del río de igual nombre) fue víctima de un robo.

...mientras su agente estaba en la Aduana haciendo las gestiones pertinentes, David Jewett, que lo comandaba, aprovechando una brisa favorable, escapó con el barco. Una vez en alta mar solicitó patente de este Gobierno y bajo el nombre de "Invencible" vino a estas costas, y habiendo hecho una presa ancló aquí hace más de dos años.

Como "consecuencia de una disputa" —informa Mr. Murray Forbes a Quincy Adam "entre Jewett y el agente de Denis" (verdadero dueño —ateniéndonos a sus informes— de la "Invencible") "la embarcación ha caído en manos del último y desde entonces esta surta en la Ensenada".

Basado en una "sospecha" cree que "los documentos originarios del "True blooded Yankee" hayan sido conseguidos por Denis, de la Aduana de Nueva York y enviados aquí".

Por lo tanto, sugiere al secretario de estado "la conveniencia de hacer allí alguna averiguación".

Parece ser que, en la puja para apropiarse de la “Invencible”, intervino una tercera persona: el capitán Tomas L. Evans, de Filadelfia.

EL RESENTIMIENTO: VERDADERO PROMOTOR DE INFUNDIOS
CONTRA DAVID JEWETT

Observemos cómo y quién suministró las informaciones a Murray Forbes, con lo cual aseveramos la inconsistencia de las mismas. Contribuimos —de esta manera— a poner en descubierto la poca seriedad de los agentes diplomáticos dando una imagen irreal a sus respectivos gobiernos, en muchos aspectos.

Terminada su campaña con la “Invencible”, David Jewett devolvió la patente de corso el 26 de septiembre de 1817. En adelante ignoramos qué actividad realizó.

A principios de julio de 1821, Forbes fue importunado por uno de sus *propietarios* para que le diera documentación como bareo norteamericano.

Resistiendo todos los requerimientos del susodicho propietario, y ante la insistencia de aquél, que argumentaba tener imperiosa necesidad de “navegar bajo nuestra bandera”, Forbes replicó “malhumorado” su intención de tomar “medidas para impedir que bajo nuestro pabellón [el norteamericano] navegaron barcos sin derecho a ello”.

El individuo, cuyo nombre no menciona en el oficio, replicó:

...que si yo [Murray Forbes] limitaba mi vigilancia a las aguas jurisdiccionales de este Gobierno [de las Provincias Unidas del Río de la Plata] el barco iría a Río, donde obtendría los papeles necesarios¹¹.

Sin responder al interlocutor, el agente Forbes remitió de inmediato una comunicación a John James Appleton, secreta-

¹¹ JOHN MURRAY FORBES, *ob. cit.*, doc. n° 22.

rio de la legación de los EE. UU. Appleton actuaba como encargado de negocios, sustituyendo interinamente al ministro John Graham, que había fallecido el 31 de julio de 1820.

El tono extemporáneo empleado por el sujeto ese, aunado al apresuramiento de Forbes escribiendo a su compatriota (en Brasil), suponen la imposibilidad de tomar en cuenta todo cuanto dijera de Jewett.

Murray Forbes, que no mantenía trato con el comandante de la "Invencible", a quien califica en otros documentos de *renegado* y *malandrín*, y tampoco conocía al capitán Tomás L. Evans, otro interesado en adueñarse del corsario "Invencible", recoge por uno de los complicados las fundamentales referencias que envió a John Quincy Adams.

¿Acaso estamos frente a una lamentable equivocación? Los hechos demuestran lo contrario.

Murray Forbes aceptó, careciendo de espíritu crítico, cuanto se afirmó de negativo con respecto a D. Jewett. Si bien en varias ocasiones sólo se limitó a enviar los datos al secretario de estado, en otras elevó sus oficios a nuestro gobierno. Aunque su investidura no le otorgaba el derecho de dirigirse sino por medio de representaciones, tal como lo señaló oportunamente el secretario de guerra y marina Francisco de la Cruz, en respuesta del 28 de febrero de 1821.

El prestigio personal de Jewett, producto de su exitosa campaña 1815-1817, aunado a su idoneidad como marino y el antecedente de haber llegado a comandante en la armada norteamericana, impidió se tomara en cuenta los cargos que Murray Forbes elevó —en su oportunidad— a nuestro gobierno.

Nuestra insinuación —por demás evidente— de una abierta rivalidad entre Jewett y Murray Forbes, es manifestada por este último sin reserva alguna. En la correspondencia general de John Quincy Adams, existente en la Sociedad Histórica de Massachusetts, se halla un documento publicado por Felipe A. Espil —de importancia— que respalda nuestra afirmación.

Se trata de una comunicación “*personal, confidencial*” de Forbes a J. Quincy Adams, enviada desde Buenos Aires, con fecha 16 de julio de 1822. Uno de sus párrafos dice:

*Resulta así que estoy ahora en guerra declarada con todos los ingleses y con los renegados de mi propio país, tales como Thomas L. Halsey, W. P. Ford, David Jewett, Thomas Taylor y otros de la misma escuela*¹²;

La cuestión no estaba —como podremos observar por las palabras del mismo Forbes— inscripta dentro del grupo de ciudadanos norteamericanos, radicados en el país. El altercado hubo de ser de serie cuando Forbes recibió amenaza —entre ellos de Jewett— de un memorial que elevarían al gobierno.

*Yo no lo molestaría, señor, aun confidencialmente, sobre estas mezquindades, si no fuera que estos malandrines [Halsey, Ford, Jewett, etc.] son tan ridículos que amenazan con elevar un memorial a ese Gobierno y les he ofrecido, bajo promesa sagrada, transmitir a usted ese memorial, si lo ponen, sellado, bajo mi custodia*¹³.

Después de aludir a su conducta pública manifiesta su esperanza en la justicia del Gobierno con la misma confianza que en su “*propia conciencia*”.

No obstante y previniendo un posible desplazamiento de sus funciones, cosa que no ocurrió, insinúa al secretario de estado la esperanza de encontrar “*algún empleo decente*”, en los Estados Unidos.

La investigación de la historia diplomática enfrenta permanentemente con casos similares a este. Hombres que dejaron su tierra natal, por no encontrar campo de acción para sus actividades y ofreciendo sus servicios —condicionados a una esperanza de obtener justa paga—, debieron soportar de sus compatriotas, interesados en hacer méritos, el falso testimonio o la acusación agravante.

¹² JOHN MURRAY FORBES, *ob. cit.*, doc. n° 34, del 16 de julio de 1822, publicado en el cap. VII, págs. 182-184.

¹³ JOHN MURRAY FORBES, *ob. cit.*, doc. n° 34.

PATRICIO LYNCH Y LOS PREPARATIVOS DE LA FRAGATA
"HEROÍNA"

A partir del año 1819, el nombre de David Jewett se asoció al de la fragata "Heroína", en una aventura llena de adversidad y de heroísmo.

Adversidad, sí. Todo cuanto fue programado no pudo llevarse a cabo dado la situación desgraciada, sufrida durante toda la misión.

Angel Justiniano Carranza, al estudiar el viaje de la "Heroína", como una nave corsario más, y sin detenerse a valorar un aspecto positivo de la misión, expresa:

...el crucero de la fragata "Heroína", prometedor, al iniciarse, de una acción fecunda por gloriosa y benéfica, en la lucha contra los españoles, y que resultó, en verdad sea dicho por severo que parezca, una inútil vergüenza paseada por el mar... 14.

No compartimos el juicio de Carranza. Hablando del crucero de la "Heroína", no es apropiado juzgarle como "inútil vergüenza paseada por el mar".

Para nosotros el primer viaje de la "Heroína" posee particular significado pues, al legar a las islas Malvinas, llevó a cabo, en nombre del gobierno de las "Provincias Unidas de la América del Sud", un acto de reafirmación de soberanía; años después olvidado por la Nación, que destruyó su población (1831) y la Potencia que posteriormente las usurpó (1833).

El 9 de septiembre de 1819 el armador Patricio Lynch presentó, al ministro de guerra y marina, solicitud de patente de corso para una fragata de su propiedad, con miras a utilizarla durante un año. Sugirió se autorizara denominarla "Tomás Guido", por aquellos años figura distinguida en la vida pública.

La petición de Patricio Lynch, queriendo homenajear al meritorio funcionario, bautizando su fragata con el nombre de

¹⁴ CARRANZA, *ob. cit.*, vol. II, p. 163.

“Tomas Guido”, no obtuvo el consentimiento esperado. Como se observará el armador no insistió en lograr este propósito. El gobierno, mejor dicho las autoridades, no podían conceder su anuencia, pues se trataba de un subalterno. Posteriormente propuso el nombre de “Heroína”, en carta del 7 de enero de 1820, siendo acogido con beneplácito.

Todo cuanto Patricio Lynch, destacado comerciante de Buenos Aires solicitó, estaba encuadrado en el “*Reglamento Provisional de Corso*” de 1817. He aquí el texto de la nota, cuyo original lleva en el ángulo superior derecho un sello de tres reales.

Buenos Aires 9 de Septiembre de 1819

Exmo. Señor.

El ciudadano Patricio Lynch de este comercio, y vecindario a V. E. con mi mayor respeto digo que me hallo en ánimo de armar en Corso en este Puerto una fragata de 475 toneladas, y de 30 a 34 cañones. Para efectuarlo solo me falta el armamento y municiones, que no encontrando a venta en manos de particulares, me es indispensable molestar la atención de V. E. para solicitarlo de los arsenales, y parques del Estado, bajo las condiciones prefijadas en el art. 5º de las ordenanzas de Corso. Si V. E. tiene a bien concederlo espero se servirá impartir sus órdenes al efecto, a las respectivas Comandancias de Marina, Parque y Sala de Armas; y al mismo tiempo mandar se extienda, y se me entregue la Patente de Corso con que ha de navegar dicho buque que será denominado “Thomás Guido”, su Comandante Don David Jewett.

A V. E. rendidamente replico se sirva acceder a mi petición por ser conforme a la liberalidad con que V. E. protege a los que aventuran sus fortunas, para exterminar a los enemigos de la Patria.

*Patricio Lynch*¹⁵

¹⁵ *Archivo General de la Nación. Sala X. División Gobierno Nacional, Marina Corsarios, 1820-1831, cuerpo 5, anaquel I, nº 3.*

El artículo quinto de las ordenanzas de corso, a que hace referencia el armador Patricio Lynch, pertenece al *Reglamento Provisional de Corso*", del año 1817.

*Bajo la correspondiente fianza se franquearán de los almacenes del Estado los cañones, fusiles, pólvora y municiones, que faltaren a los armadores para el completo de la habilitación del corsario, con cargo de devolver concluido el corso, los artículos suplidos, no estando obligados a abonar el demérito o consumo causado por el servicio, y quedará absuelto de toda responsabilidad, justificando naufragio u apresamiento del corsario*¹⁶.

El antecedente inmediato es el artículo cuarto, del Decreto para el Corso, expedido en Buenos Aires el 18 de noviembre de 1816 y publicado en la Gaceta de Buenos Aires, del sábado 23 de noviembre de 1816.

*Se franquearán de los almacenes del Estado los cañones, fusiles, pólvora y municiones que faltaren a los armadores para el completo de la habilitación del corsario, con cargo de devolver, concluido el corso, los artículos suplidos con el demérito y consumo que hubiesen sufrido durante la navegación, por objetos de servicio*¹⁷.

Cuatro meses después, sin haber respondido a la nota de 9 de septiembre, el titular de guerra y marina, don Matías de Irigoyen, recibió una segunda carta de Patricio Lynch. El armador se dirigió al funcionario, su "*venerado amigo, y Señor*", dándole a conocer que en término de 15 días su fragata estaría "*lista para hacerse a la vela*". Mientras tanto recibía provisiones y procuraba finalizar el enganche de la tripulación.

Esta carta no lleva el propósito de informar el estado de los preparativos sino recordarle a Matías de Irigoyen los re-

¹⁶ CARRANZA. *ob. cit.*, vol. IV, notas complementarias a los tomos 3 y 4, p. 5.

¹⁷ *Impresos Navales 1814-1829, doc. n.º IX* (sobre decreto para el corso, con fecha 18 de noviembre de 1816, Imprenta de la Independencia), Buenos Aires, publicación de la Comisión de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, 1957.

queridos y necesarios despachos. “*Los cuales —dice Lynch— espero serán otorgados en la forma que anteriormente expresé a Ud. persuadido que por ello se conseguirá un buen éxito en la expedición, seguridad en los intereses, y crédito al pabellón nacional*”.

Los despachos requeridos para la oficialidad, como también la debida justificación de algunas comisiones son puntuados en el siguiente párrafo:

... *el despacho de su comandante Don David Jewett de Coronel de Ejército, como se le prometió, y como merece después de haber servido en el bergantín “Invencible” con grado de teniente coronel con honor; el del 2º comandante Don Juan W. Adams con el grado de Mayor. Pienso ponerle seis tenientes; pero aun no me he fijado entre los varios que lo solicitan cuales han de ser los primeros, y cuales serán los segundos; y por lo mismo suplico a Ud. que me haga dar sus despachos en la forma siguiente: el de primer teniente con grado de capitán, y los demás tenientes 2º, 3º, 4º, 5º, y 6º con su grado, todos ellos en blanco, y el de un subteniente en favor de Don Luciano Castelli. No pongo maestros de presas por que ellos deberán ser mandados por tenientes, y contramaestres, pues así todos harán servicio abordo, cuando los maestros de presa no hacen ninguno abordo del buque de guerra, sino en las presas cuando son destinados a ellas y porque no los hay en los buques de guerra*¹⁸.

En la posdata agrega parecerle bueno “*autorizar a Jewett para que nombre sus cirujanos, y oficiales menores*”.

Después de suplicar al secretario de guerra y marina le envíe “*las instrucciones generales, y particulares que S. E. tenga a bien comunicar al Comandante de la fragata*”, desconociendo los requisitos necesarios para que una nave esté en con-

¹⁸ CARRANZA, *ob. cit.*, vol. II, págs. 201-202.

diciones, o bien basado en referencias suministradas por terceros, comete el error de aseverar:

El Buque se halla ahora en una condición admirable, y yo confío que hará honor al País a que pertenece.

Luego insiste con un nuevo elogio:

...es lo mejor que hasta ahora hemos tenido-

Cuan equívoca su apreciación. El propio David Jewett dejó constancia, en informe del 1° de febrero de 1821, que la "Heroína" no reunió, al zarpar, condiciones óptimas, ¡ni mucho menos!

...la causa general del descontento se fundó en el poco andar de la Fragata, en que ella hacía agua...

y cuenta a las autoridades:

...con inexpresable dolor se descubrió que la mala calidad de nuestros cascos de aguada...¹⁹.

Tal vez, si la nave de guerra "Heroína" hubiera ofrecido la seguridad y equipamiento que Patrieio Lynch comunicó tener, al titular de Guerra y Marina, los percances no hubieran logrado causar tan grandes perjuicios.

Ahora bien. Inspeccionar las naves, previo a la partida, era una de las obligaciones concernientes a la "Comandancia General de Marina". No se trataba de una verificación, por parte de una comisión, del estado de la nave, sino de mero formulismo. Al respecto el artículo quinto de las reglas para el corso, de 1816, disponían:

Los corsarios serán visitados al tiempo de su salida por una comisión de la Comandancia General de Marina, la cual les leerá las leyes penales, de que pondrá constancia en la nota de visita y se entregará una copia de ellas a los Comandantes, para que sean leídas a la tripulación cada ocho días.

¹⁹ Archivo General de la Nación. Sala X, cuerpo 5, anaquel 1, n° 3. Informe de David Jewett al gobierno de Buenos Aires del 1° de febrero de 1821.

En caso de ser habilitada la nave en "puertos amigos, o neutrales":

*...serán visitados por los cónsules o agentes del Gobierno, conforme a sus particulares instrucciones*²⁰.

Este artículo —sin variante alguna— pasa a ser sexto en el Reglamento Provisional de Corso de 1817.

La carta finaliza con algunas referencias a la vinculación familiar de algunos tripulantes con individuos conocidos.

*Un hijo de Acevedo que ha servido en la marina inglesa va de guardia-marina; en la misma clase va un sobrino de Goyena que ha sido guardia-marina en España; y varios jóvenes de aventureros*²¹.

Las autoridades considerando el pedido de P. Lynch, para dar visto bueno a la designación de D. Jewett como comandante de la fragata, respondieron afirmativamente, amén de nombrarle coronel de ejército:

El Director Supremo de las Provincias Unidas en Sud América atendiendo a los méritos y servicios de Don David Jewett comandante de la fragata de guerra del Estado la "Heroína", ha venido en conferirle el grado de coronel de ejército al servicio de la Marina Nacional.

Dicho nombramiento agrega:

Concediéndole las gracias, exenciones y prerrogativas que por este título le corresponden

por lo tanto:

*mando y ordeno se le haya, tenga y reconozca por tal coronel graduado para lo que le hice expedir el presente Despacho, firmado de mi mano, sellado con el sello de las Armas del Estado y refrendado por mi Secretario de Guerra, del cual se tomará razón en el Tribunal de Cuentas, y Tesorería General*²².

²⁰ Archivo General de la Nación. Biblioteca "Pillado".

²¹ CARRANZA, ob. cit., vol. II, págs. 201-202.

²² Archivo General de la Nación. Sala X, cuerpo 5, anaquel 1, n° 3.

El presente lleva firma del director José Rondeau y es refrendado por Matías de Irigoyen.

Días después, el 31 de enero, un funcionario del Ministerio, nos referimos al comisario de marina Benito José de Goyena, daba cuenta de un dinero recibido de Patricio Lynch, como pago por los despachos de oficiales y cabos de presa.

Ha entregado en esta Comisaría de Marina de mi cargo D. Patricio Lynch ochenta y un pesos valor de nueve despachos de oficiales y cabos de presa que se le han mandado extender para despachar la fragata corsario "Heroína". Buenos Aires Enero 31 de 1820.

*Benito José de Goyena*²³.

5 de enero de 1820. Antes de partir, en cumplimiento de su primera misión, fue habilitada la fragata "Heroína" como buque de guerra del Estado.

Habiendo recibido el mando de la "Heroína", su capitán David Jewett, experto marino, zarpaba a los pocos días —para ser precisos el 20 de enero— del surgidero de los Pozos, llevando al tope la enseña patria.

Causas muy comunes, en los cruceros de aquella época, motivaron un comportamiento por parte de algunos tripulantes que malogró el esfuerzo emprendido por Lynch y Jewett.

La "Heroína" partió con instrucciones de recorrer el Atlántico y llegar a las islas Malvinas. Las condiciones estaban dadas para realizar una fructífera misión. La realidad fue otra.

INFORME DE DAVID JEWETT AL GOBIERNO ARGENTINO
DEL 1º DE FEBRERO DE 1821

La empresa de la "Heroína" fue asaz desgraciada. En efecto, nadie podía prever que en el transcurso de su misión

²³ *Archivo General de la Nación. Sala X, cuerpo 5, anaquel 1, n° 3.*

se enfrentaría con tantos escollos. Las contrariedades fueron desde las reiteradas tentativas de amotinamiento a una peste de escorbuto que diezmó a robustos y fornidos tripulantes.

Los hombres de mayor responsabilidad de la tripulación, por una u otra causa, no rindieron con eficacia en el rol asignado. Tal lo acaecido, a manera de ejemplo, con el mayor Juan W. Adams (quien se embarcó "*dominado por un sentimiento extremado de dignidad*", pues, su estado de salud era sumamente delicado) y el primer teniente José Hughes ("*presa de la depravación —según A. J. Carranza— moral de su alma y de la ruindad física de su cuerpo carcomido por los excesos alcohólicos, y más propio para servir de agente y de instrumento a la difusión de la indisciplina y espíritu tumultuario, que a cooperar a los esfuerzos de su superior para ponerles freno*")²⁴.

En cuanto a los pormenores de lo ocurrido, desde su partida (20 de enero de 1820) hasta el 1º de febrero de 1821, el informe elevado por el coronel David Jewett es por demás explicativo. Vale aclarar. Nos referimos sólo al detalle de las vicisitudes sufridas. Los factores climáticos, el escorbuto y el permanente clima de insubordinación ocupan preferentemente la atención en D. Jewett.

No obstante la cantidad de detalles que lo engrosan, son escasos los datos concretos sobre su arribo a las islas Malvinas y su posterior *acto administrativo*.

Este documento —solamente mencionado por Angel J. Carranza, quien reproduce algún párrafo, en su estudio sobre el crucero de la "Heróina"— no ha sido publicado en su totalidad.

Tal afirmación no implica que los investigadores ignoren su existencia. No se dio a conocer por cuanto su contenido —importante para la historia naval argentina— no incide fundamentalmente en el afianzamiento de nuestros derechos sobre

²⁴ CARRANZA, *ob. cit.*, v. III, p. 166.

el archipiélago malvinense. No obstante debe considerarse esencial testimonio de lo ocurrido, antes y después del *acto administrativo*, en las islas Malvinas.

Febrero 1º de 1821

Puerto Soledad

Islas Malvinas

Abordo de la fragata nacional "Heroína".

Exmo. Señor.

Abrazando esta primera y única oportunidad de anunciar a V. E. la penosa historia de los sucesos que se han seguido en desgraciada y rápida sucesión desde que dejamos las aguas del Río de la Plata hasta el día presente, me impongo un trabajo que requiere una pluma más hábil que la mía, una imaginación menos atormentada por los padecimientos, y menos ocupada por la continua combinación de facciosa y maliciosa villanía; por ardua que mi empresa es mi deber lo demanda. Yo no dejaré de procurar dar a V. E. tan concisa relación de las pasadas, y continuas desgracias, y de nuestra presente situación, cuando las circunstancias lo permitan, reservando una más menuda relación, hasta una comunicación personal si alguna vez puedo tener tal honor.

Muy pocos días después de nuestra salida del Río, sufrimos violentas tempestades, y vientos contrarios, que causaron el que el Buque hiciera tanta agua, que esta averió muchas partes de las provisiones, y descubrí la falta de carácter entre los oficiales principales que se requiere para obrar con energía, y unión; y para asegurar buen suceso en el asunto importante de nuestra empresa. A esto se agregaba la mala situación de mi segundo el mayor [Juan W.] Adams, digno, y benemérito oficial el cual jamás pudo subir a la cubierta desde que salimos de esa hasta el día 26 de Mayo en que expiró. El primer teniente don José Hughes con una compleción arruinada por la embriaguez, y una alma depravada, era más

bien un instrumento para adelantar el faccioso espíritu que comenzó a difundirse, que para prestar la ayuda indispensable a la subordinación, que su empleo pedía. Ni la inexperiencia, ni el crédulo carácter del 2º teniente era propósito a corregir la cadena de males que diariamente se forjó, y su propia ignorancia, y debilidad lo condujeron a ser más bien el accesorio inactivo, que vigilante opositor a los fundamentos de los males subsiguientes. El 3º, 4º y 5º teniente destituidos de los principios del deber en servicio, parecían haberse contentado con mantener neutralidad, y sin hacer esfuerzos para detener la corriente de desgracias que en la escuela habían de destruir no sólo la armonía; sino también el primario objeto de la expedición, me impusieron en situación de no tener un oficial que me ayudare ya para remediar en tiempo los males o ya para impedir que el contagio se propagase entre los hombres malos que se habían descubierto entre la tripulación.

En el momento que la facciosa disposición de los oficiales había dado alas a las malas intenciones de una parte de la tripulación la causa general de descontento se fundó en el poco andar de la Fragata, en que ella hacia agua, y en la imposibilidad de un cruzero afortunado, y esto aun antes de llegar a la altura de Río [de] Janeiro. Estando cerca de dicho puerto con inexpressable dolor se descubrió que la mala calidad de nuestros cascos de aguada nos había hecho perder la mayor parte del agua, y nos compelia a buscar pronto en donde procurarla. Se pensó que lo mejor era arribar a la Isla de la Trinidad, porque el volver al Río de la Plata hubiera producido demora, y ruina. Antes de la llegada a aquella Isla nos encontramos que no podíamos obtener allí sino una muy corta provisión de agua, lo cual nos hizo ver que para conseguir la cantidad que se necesitaba para las futuras operaciones era preciso arribar a algún destino en que se pudiese desembarcar y componer los cascos, y en donde se tomasen las aguas a la Fragata: en tan duras, e imperiosas circunstancias se tuvo por indispensable seguir rumbo al Ecuador, y pasar al hemisferio

del norte para buscar en las Islas de Cabo Verde las provisiones necesarias, y reparar el buque, cuyo partido adopté. En este viaje el espíritu inquieto y faccioso tanto de los oficiales como de la tripulación se manifestó; muchos se combinaron para hacer protesta contra el mal estado del buque, alegando que andaba poco y hacía mucha agua, y para solicitar o exigir que fuésemos en derechura a los Estados Unidos de N. A. A la ejecución de tal idea me opuse como inútil, temeraria y ruinosa a la empresa, y deshonrosa en el extremo; y tuve la fortuna por entonces de frustrar la intención. Seguimos viento rumbo hacia el norte hasta llegar a las Islas del Cabo Verde; donde con toda vigilancia comparamos tanto las pipas como el casco del buque; y nos dirigimos hacia la costa de España, registrando todo buque que podíamos alcanzar; hasta que el 27 de julio de 1820 descubrimos un buque de guerra o fragata fuertemente armada, a las 10 de la mañana, que perseguimos inmediatamente, pero que no pudimos alcanzar hasta media noche. Habiendo dos días antes recibido una contusión que me imposibilitó de estar por mucho tiempo seguido en la cubierta, mandé que se acelerase la persecución del buque en lo posible, y que . . . cuando llegásemos a tiro de cañón, haciendo saber a los oficiales que en el caso de salir enemigo, era mi intención atacarle, cualquiera fuese su fuerza, desde que el nuestro podría ponerse a su lado. Cuando lo teníamos, a solamente, a medio tiro de fusil, su apariencia por la luz de la luna confirmó nuestra primera opinión que era buque de guerra. En este . . . y sin venir a voces nos tiró una bala que pasó entre el palo de trinquete y el bauprés. Le saludé varias veces; al cabo nos respondió indistintamente y según lo entendimos "portugués". Mandé que enviase a un oficial a mi bordo; rehusaron hacerlo; habiéndose esto repetido y rehusando varias veces, le dije, ya en español, ya en inglés, que si persistiera en rehusarlo, le haría fuego. Al rehusarse otra vez, di orden al teniente Edwards que tirase desde el castillo de la cubierta superior una sola bala, con dirección elevada por encima de

su castillo de proa. Luego que esto se ejecutó nos tiraron una andanada con metralla, y nos hizo fuego la fusilería a medio tiro de pistola.

Mandé se descargasen las baterías sobre él, que duró por el espacio de quince minutos; y le reducimos al silencio por otras dos o tres. Al oír gritos y gemidos a su bordo, mandé inmediatamente cesase el fuego, creyendo que se hubiese rendido: en esto empezó de nuevo la acción, a medio tiro de pistola; respondí con dos andanadas; entonces gritaron "cuartel", diciendo que se habían rendido. Despaché al teniente Edwards con los oficiales y marineros necesarios para que se encargasen del buque por aquella noche. Resultó ser, como lo verá V. E. por los documentos anexos, la fragata "Carlota", de 22 cañones, con otras armas de fuego, una tripulación de 62 hombres, y 14 pasajeros procedentes de la Bahía de Todos los Santos, completamente cargada con destino para Lisboa. Consideradas todas las circunstancias, le señalé los oficiales y tripulación necesaria, navegué con ella, y, al examinar el estado de los viveres, lo hallé indispensable dirigir nuestro viaje por las Islas Azores, Madeira, Canarias, y Cabo Verde, hacia el hemisferio del Sur. En consecuencia, el 6 de agosto, estando entonces a la vista de Fayal, con brisas leves y calmas nos dirigimos S. E. por la Isla de Madeira. En aquel tiempo tuvimos viveres cuando más por ochenta días incluso una parte considerable de ellos en mal estado y de mala calidad; agregándose a esto el estado incierto de las pijas (sic.) de agua, él del buque, la... de los oficiales, la distancia del lugar de nuestro destino ulterior, la falta de recursos de crédito, u órdenes para abastecernos en cualquier parte de Europa o de Norte América, luego el no haber caminado sino muy poco en él, descuido de doce días, las colijas (sic.) que se suelen encontrar en aquellas latitudes en esa estación, los vientos contrarios que se habían de esperar en la vecindad de las islas por donde pensábamos pasar, con la probabilidad de iguales vientos y colinas al atravesar el Ecuador, todo me obligó a diri-

gir el viaje por las islas de Cabo Verde. De allí me propuse seguir mi ruta con toda posible celeridad, siempre acompañando la Fragata tomada, y mantenerme sobre la costa de Brasil, si el paso del Ecuador por ser favorable, en cuanto el estado de los víveres y del buque lo permitiese. Navegamos, pues, hacia las Islas, pero adelantamos poco por causa de la escasez y contrariedades de los vientos. Del 12 al 13 de agosto empezó a manifestarse una tenebrosa y horrenda conspiración de asesinato, robo y piratería; fue descubierta; y los procedimientos, con su terminación, en cuanto se sepan hasta ahora, se hallarán detallados en los varios documentos que se transmitirán con la presente.

Solo expondré, con brevedad, la corta noticia que tuve de esta atrevida y horrenda tentativa, y el modo con que la sofiqué: sometiendo mi conducta a aquel Gobierno, cuyo estandarte, por la asistencia de la Divina Providencia, me ha sido permitido proteger, y salvar la vida de los pocos de sus hijos que han sido mis compañeros en esta crisis penosa y desesperada.

En la noche del 12 de agosto, cuando el golpe fatal se había de perpetrar, entre las doce y la una, bajo el silencio y tinieblas de la noche, los... habían destinado a todos, menos la cuadrilla asesina, a morir. A las once, todos los oficiales, con pocas excepciones, dormían, y se hallaban sin defensa; una confianza y seguridad perfecta parecía haberse posesionado de todos menos de mí mismo.

Desde las ocho una impresión inexplicable de algún peligro secreto me privó del sueño; y como acostumbro en esas horas me eché sobre mi hamaca, sin desnudarme, satisfecho de que los centinelas eran alertas y fieles; y traté de desembarazarme de lo que consideraba como una impresión visionaria, o un ataque de hipocondría, pero, en vano; a las nueve la impresión venció la razón, fui impelido a levantarme, y subí a la cubierta disfrazado, donde, sorprendido, vi a [Jaime]

Thomas 1^{er} piloto ²⁵ (*souling master*) dejando el entrepuente, y, sin sombrero, venir al castillo de proa, pasar a la popa, y bajar a la hamaca del 1^o teniente Hughes, y detras de una frazada que servía de cortina, quedarse algunos minutos hablando despacio con Hughes, e irse. Volví a mi cámara, reflexionando en la causa de su visita, a un tiempo en que su deber no le obligaba a tan singular aventura. Permanecí allí hasta las diez; volví entonces a subir, disfrazado como antes, y hallé otra vez a Thomas, sentado, sin sombrero, en la proa de uno de los botes, y varios hombres en movimiento a su alrededor y en el castillo de proa. Al descubrirme él se fue abajo. Con nuevas aprensiones a unas ocurrencias tan singulares, me retiré otra vez a mi cámara, donde la reflexión no me dio alivio alguno. A las once y en cuarenta minutos, volví otra vez a la cubierta, y hallé que reinaba un silencio perfecto por todas partes del buque. Pasé, sin que ni oficiales ni marineros en el alcázar me viesen, al pasamano del estribor; que me pareció sin gente, cuando una voz baja me dijo "Coronel, cuidado, os atacarán la vida en esta misma noche", pregunté del mismo modo "¿cuando?" la voz me replicó —"de aquí a una hora". Pregunté: "¿Quién se halla a la cabeza de una conspiración?" Me replicó la voz "El señor Thomas". Pregunté "¿Quien más?" pero no recibí más respuesta. Traté de indagar quien fuese la persona que me había dado la información, pero a nadie hallé.

Regresé a mi cámara, me armé, y volví a subir inmediatamente a la cubierta. El mismo silencio reinaba. Llamé al instante al capitán y teniente de la tropa [Laureano Anzoátegui] ²⁶ y al teniente Carnelia ²⁷, mandé que cargasen a Thomas

²⁵ Respecto al primer piloto Jaime Thomas, el consejo de guerra le condenó —por unanimidad— a la pena de muerte. La medida fue aplicada en el acto. El defensor del piloto J. Thomas fue el mayor Tomás Carey.

²⁶ Excluyendo la figura del coronel David Jewett, la persona de mayor brillo —integrante de la tripulación— es la del capitán Laureano de Anzoátegui. Dos historiadores han trazado sendas biografías de este capitán: JACINTO R. YABEN, en "Biografías Argentinas y Sud-

con dos barras de grillos, y al mismo tiempo que apareciesen en la cubierta el contramaestre, el condestable, el 2º piloto (master mate) Juan L. Clarke²⁸ y el despensero J. [Joseph] C. Gors²⁹; armé la tropa; doblé los centinelas, con pistolas cargadas; y pase a asegurarme de los que me suponía ser los principales, lo que se verá refiriendo a los autos y procedimientos que seguían.

No puedo dejar de expresar mi gratitud hacia el teniente Luciano Castelli, cuya asistencia impertérrita pronta y enérgica, descubrió al veterano en el bizarro joven; la conducta del teniente [Marcelo] Vega³⁰ fue sin rival; el capitán de la tropa, los subalternos y soldados se portaron de modo a hacer honor a nuestra bandera.

Al teniente Carnelia que, en el informe del fiscal, parece comprometido, en este momento cruel, manifestó, y se condujo con mucha energía, y me proporcionó todo el socorro en su poder. Cuando el azote de la muerte había reducido el número de la gente tanto que apenas entre los enfermos, prisioneros, y guardia se hallaba gente suficiente para asegurar las velas del tiempo tempestuoso con que tuvimos que luchar, el teniente Carnelia ha dado siempre el mejor ejemplo y se ha esforzado en lo posible para suplir el defecto; como también desde nuestra

americanas", y LEONCIO GIANELLO, en "Biografías Navales, Cuarenta y cinco semblanzas de marinos".

Laureano de Anzóategui nació en 1782 (Buenos Aires). Participó en la reconquista de Buenos Aires (Aires Aires). Participó en la reconquista de Buenos Aires (1806) y se le encuentra en la acción de los corrales de Miserere (1807). Produjo el movimiento emancipador de 1810 abrazó la causa americana. Acompañó, posteriormente, a los ejércitos libertadores (1814-1815). Desde 1815 a 1819, prestó servicios en Buenos Aires.

²⁸ El teniente de presa Cristóbal Carnella se transformó en el hombre de confianza para David Jewett. Estuvo a su cargo la presa "Rampart", goleta de los EE. UU., cuando Jewett la despachó para Buenos Aires.

²⁹ Probablemente su apellido no fue bien escrito. Nos ha sido imposible determinar la suerte corrida por éste.

³⁰ Joseph C. Gess, mayordomo despensero, fue promovido —en el segundo crucero de la "Heroína"— a contador. (*Archivo General de la Nación*. Sala X, cuerpo 5, anaquel 1, n° 3).

³¹ El teniente de tropa Marcelo Vega fue promovido a capitán. (*Archivo General de la Nación*. Sala X, cuerpo 5, anaquel 1, n° 3).

llegada, cuando solo diez marineros se hallaron en estado de cumplir con su obligación, y estos aun afligidos, más o menos, con el escorbuto.

El 28 de agosto empezó la mano vengadora de la muerte sus lentos pero destructivos ataques, con síntomas los más espantosos de un escorbuto inveterado, aniquilando a los más robustos, y, con pocas excepciones, a todos cuantos encontrase.

Sus primeros destrozos se manifestaron en la Presa, donde se hicieron los mayores esfuerzos para salvar a los infectos, e impedir que se extendiesen tan fatales ataques a los demás; tres veces la tripulación de aquella fragata en gran parte se mudó, y fue traspasada a la mia, de modo que se cambió literalmente de buque de guerra en hospital flotante de donde todos los días precipitaron más o menos cadáveres al abismo, víctimas de tan horrenda enfermedad.

Esta infección, y el motín a mi bordo, me daban que probar lo bastante del cáliz amargo; pero en el mismo momento de esta crisis, con asombro lo relato descubrí que se había formado un complot para matar a los oficiales, apoderarse de la presa, y llevársela. Este también tuve la dicha de sofocar, y de mantener la presa en mi compañía hasta el 20 de octubre, tres días antes de llegar a la sonda del banco septentrional de la Isla, en que época nos acometió una borrasca violenta del NO, a Oeste, que nos hizo temer por ambos buques; y en lo más fuerte de la tempestad perdimos de vista la Presa, y desde entonces aca no tengo noticias de ella. Sin embargo, no puedo creerla perdida, ya por ser de fuerza muy grande, ya por haberla visto unas dos horas antes que se apaciguó la borrasca.

El estado de la "Heroína" al entrar en este Puerto ³¹ no puede describirse adecuadamente, ni apenas imaginarse. Solo diez marineros efectivos para atender al buque, asistir a los enfermos, a los moribundos, y enterrar a los muertos; sin

³¹ 23 de octubre de 1820. La fragata corso "Heroína" llega a la sonda del puerto Soledad (Islas Malvinas).

la más distante esperanza de socorro, sino de los salutíferos efectos de la tierra fresca, y una cesación parcial de la trabajosa obligación de navegar el buque por medio de una serie de tempestades y frios rigurosos; cuya fatiga, con la desesperación consiguiente al presenciar la rapidez de la mano de la muerte, y el terror y padecimientos ocasionados por la violencia del tiempo, casi me dejó abandonado. En esta situación entré en la bahía de este puerto el 27 de octubre, al cerrarse el día. No pudiendo alcanzar el puerto, y hallando el paraje propio para echar ancla, mandé que se efectuase, estando entonces a cosa de diez millas del antiguo pueblo de la Soledad. Al día siguiente, pasé en el bote a explorar que recursos nos ofreciese este lugar, como única esperanza de salvar de una disolución inmediata, puedo decir, a los sobrevivientes de las desgracias que, por la mala calidad y escasez de los víveres, y la falta total de legumbres y de carne fresca, se hallaban reducidos al borde de la desesperación. Vista la dilapidación de este, en otros tiempos, lugar hospitalario me halle en la necesidad de poner tiendas hechas con los despedazados restos de las velas de mi buque, para abrigo a los enfermos; lo que se verificó lo más pronto posible. Pude lograr anclaje seguro para mi buque³² cuando, al desembarcar a los enfermos e infectados, el repentino cambio del aire y efecto de la tierra, terminaron inmediatamente la existencia de algunos y a otros dieron alivio.

Los escasos recursos en cuanto a legumbres, y el trabajo solo ejercicio de la caza, solo ofrecieron un refresco parcial a los enfermos, y a los que se hallaban en estado de trabajar. Ni hasta el día 12 de diciembre, se hallaban los que sobrevivían suficientemente restablecidos, para poder embarcarse otra vez; y entonces se halló que las velas se habían destruido bastante en tierra, por la violencia de los vientos y mal tiempo.

³²) 27 de octubre. La "Heroína" entra a la bahía, anclando a 10 millas de la antigua población.

Ni puedo dejar de exponer que nuestra situación se halló empeorada, teniendo entre los enfermos, a varios de los amotinados, que me obligó la humanidad a desembarcar, y de consiguiente era preciso establecer una guardia en tierra. A principios confié este servicio al bizarro Vega que lo desempeñó a mi completa satisfacción, fue sucedido en esta obligación por el capitán de tropa, que desde entonces parece haber manifestado una disposición facciosa y disgustada³³. La apariencia de una disposición tal se manifestó primero en su correspondencia violenta, al hacer reembarcar yo a los convalescientes y prisioneros, llevando las velas a bordo y retirando la guardia³⁴. Al llegar él a bordo, tentaba secretamente seducir a los oficiales para que se uniesen con él, y me obligasen a dejar de una vez este lugar, y regresar a Buenos Aires, en el estado en que se hallaba el buque. Por testigo de esta conducta, debo nombrar al bizarro y honorable joven mi edecán y 1º teniente don Luciano Castella.

El capitán Anzoátegui, no hallando a los oficiales descosos de apoyar su tentativa, con la excepción del guardiamarina [Manuel] Mavilio³⁵, fue inducido, el 20 de enero de 1821, a hacer protesta pública, copia de la cual, con la de toda nuestra correspondencia, acompañará la presente. Se ha de observar que no contento con incluir a la tropa, en su protesta, habla también de perjuicio a la tripulación. En una conversación que tuvo después con un oficial, afirmó, que él había sido instigado a la medida, por el condestable, contra-maestre, y todos los pilotines (master mate), para que hiciese la protesta general en sus nombres también. Pero al citar a dichos oficiales para que declarasen si así hubiese aconteci-

³³ La tarea que Jewett encomienda a Laureano de Anzóategui motivó una protesta de éste. Con fecha 11 de diciembre expresa indignado: —...¡Cosa extraña es contemplarse capataz de presos!— (*Archivo General de la Nación*. Sala X, cuerpo 5, anaquel 1, n° 3.

³⁴ La correspondencia Jewett-Anzóategui alude a esta medida.

³⁵ Manuel Mavillo, guardia marina, se encuentra en la lista de la tripulación que —voluntariamente— se alistó para el segundo crucero.

do o no, no solamente negaron el hecho, sino también dijeron que nunca habían tenido comunicación alguna con él sobre el asunto, ni jamás habían pensado en dar un paso tal. Por mayor información tocante a esta materia pido permiso para referir otra vez a don Luciano Castelli. Sin embargo en consecuencia de su tentativa a seducir a los oficiales del buque, y esta su renuncia formal de toda responsabilidad perteneciente a su oficio, según se consideraba le suspendí del mando de la tropa³⁶ y mandé que quedase como pasajero que se supiese la determinación del Gobierno Supremo, con la opción de embarcarse en un buque inglés que se hallaba entonces en este puerto, destinado al Pacífico.

Es con sumo dolor que me veo obligado a exponer que alguna falta de armonía haya existido entre los hijos del país que sirvo; pero asegúrese que me he esforzado en lo posible para prevenir un evento tan desgraciado; pero sin preocupación en parcialidades me veo en la necesidad de manifestar que el genio y carácter del capitán Anzoátegui son tales, que es imposible evitar su espíritu vengativo y malévolos. El modo en que lo ha ejercido debo dejarlo, por una relación personal, por demasiado desagradable para que yo la presente entre el negro catálogo de mis pesares³⁷.

Si por disposición del Gobierno se pusiese esta fragata en otra misión, se hallará necesario componerla, y muy convenientemente mudar la mayor parte de su oficialidad y tripulación.

Persuadido a que mis desgracias bastarán para inducir al Gobierno Supremo de sacarme de mi presente estado penoso, enviando a un comandante de su confianza en mi lu-

³⁶ La orden impartida (20-1-1821) por el capitán Jewett expresa: *Sirvase V. al recibo de este oficio entregar al Señor Teniente don Marcelo Vega el mando de la tropa de la fragata nacional "Heroína" de mi mando, con los efectos y las cuentas de ese cuerpo*" (ver documento existente en el Archivo General de la Nación, Sala X, cuerpo 5, anaqueles 1, nº 3).

³⁷ Continuó sirviendo a las fuerzas armadas hasta su fallecimiento, acaecido en San Nicolás el 11 de octubre de 1847.

gar, cuento con que mi súplica se concederá con la posible brevedad.

Con el más alto respeto tengo el honor de ser de V. E. el más obediente y rendido servidor.

David Jewett

*A S. E. el Supremo Director de las Provincias Unidas de Sudamérica*³⁸

EPILOGO QUE IMPUSO LAS CIRCUNSTANCIAS

Cristóbal Carnelia, teniente de presa, portador del pedido de relevo del capitán Jewett, arribó a Buenos Aires el 17 de febrero de 1821. Vino en la presa "Rampart" (norteamericana), cuya captura —a la altura de las islas Malvinas— fue efectuada por el capitán de la "Heroína".

Un borrador sin fecha ni firma, existente en el Archivo General de la Nación, sirvió al gobierno como elemento para responder al informe del comandante de la "Heroína", donde solicita ser reemplazado. He aquí su contenido:

Se suplica al Supremo Gobierno oficie al Coronel Jewett Comandante de la Fragata nacional "Heroína" en contestación a su comunicación del 1º de febrero, diciéndole S. E. que siente mucho las desgracias que ha tenido en su pasado crucero, y que desearía fuera más afortunado en otra empresa; pero que en virtud de la solicitud que hace para que se le relevare del mando de dicha fragata había acordado convenir en su dicha solicitud, en cuya consecuencia enviaba al Capitán Don Mazon para que tome el mando de dicha fraga-

³⁸ Informe u oficio del coronel David Jewett al gobierno de Buenos Aires, datado 1 de febrero de 1821. Ver: *Archivo General de la Nación*. Sala X, cuerpo 5, anaquel 1, n° 3.

ta y que a su llegada le entregue el Buque con todos los artículos y documentos a el correspondiente y luego se venga a esta Ciudad.

Y una orden al Capitán Mazon mandándole que luego que la reína enganche gente, y en los buques que tienen destinados los agentes para conducir las provisiones para la “Heroína” se embarque con ella y proceda a Puerto Soledad en Malvinas a reunirse del mando de la “Heroína”, y de todo lo perteneciente a ella incluso los papeles del buque e instrucciones de S. E. que se dieron al Coronel Jewett a su salida de esta; y ordenándole que en todos los demás concerniente a dicho buque se arregle a las instrucciones del Agente Don Patricio Lynch encargado de las Presas y sus cargamentos.

Otra orden al Comandante de tropa de la fragata “Heroína” mandándole se ponga a la disposición (con su tropa) del comandante Mazon, e invitándolo a emprender otro Crucero.

Y un despacho de . . . teniente coronel al ciudadano Mazon comandante de la fragata nacional la “Heroína”.

Cuatro despachos de tenientes en blanco y una autorización al Comandante Mazon para el nombramiento de los oficiales inferiores.

Y una orden al comandante Mazon para que al Capitán de la tropa Don Laureano Anzoátegui le reponga en su empleo del que le había suspendido el coronel Jewett y le entregue el mando de su tropa³⁹.

Según el autor de este apunte era aconsejable dejar a Jewett al frente de la “Heroína”, con la esperanza de mayor fortuna en la próxima empresa,

. . . desearía fuera más afortunado en otra empresa.

inclinándose por la sustitución “en virtud de la solicitud

³⁹ *Archivo General de la Nación. Sala X, cuerpo 5, anaquel 1, n° 3.*

que hace [Jewett], para ser relevado del mando de dicha fragata”.

El gobierno de la provincia de Buenos Aires, a cargo del gobernador Martín Rodríguez, no demoró en dar respuesta al comandante de la “Heroína”.

Sensibles a “los desgraciados sucesos” que instruye Jewett en su nota, y a las “impresiones desagradables” originadoras de una lógica depresión anímica, tuvieron a bien aceptar su pedido, nombrando:

...al teniente D. [Guillermo Roberto] Mazon para que a la brevedad posible marche a tomar el mando a esta fragata de guerra “Heroína” que entregará V. S. con todo lo a ella perteneciente, incluso los papeles del buque e Instrucciones Reservadas que se dieron a V. S. por este gobierno a su propartida, debiendo en su consecuencia regresar a esta Capital a descansar en ella de sus pasadas fatigas en el seguro concepto de encontrar la misma buena acogida que anteriormente le dispensó la superioridad, y que se ha hecho doblemente acreedor por sus servicios en obsequio de estas provincias ⁴⁰.

Aunque el capitán de la “Heroína” permaneció en Malvinas hasta el arribo del teniente coronel Guillermo Roberto Mazon, la resolución del gobierno da por finalizada —simbólicamente— la misión del coronel D. Jewett.

Este acto de ocupar materialmente las islas Malvinas, en nombre de nuestro país, reafirmando —una vez más— nuestra soberanía en el archipiélago, coloca a su principal protagonista en lugar destacado. A él, a sus bravos tripulantes, y a todos aquellos que participaron de alguna forma en la empresa, la posteridad debe colocar como epitafio a sus vidas: ¡la Patria agradecida!

⁴⁰ Archivo General de la Nación. Sala X, cuerpo 5, anaquel 1, n° 3. Borrador del documento.

TOMA DE POSESION, OCUPACION O ACTO ADMINISTRATIVO

Antes dos aclaraciones.

La misión de David Jewett tuvo como principal objetivo perjudicar el comercio español. Instrucciones dadas al comandante de la "Heróina", no halladas hasta el presente, ordenaban arribar a las islas Malvinas. Basamos esta afirmación en la comunicación del 2 de noviembre de 1820, dirigida a los capitanes de todas las naves extranjeras, ancladas en puertos malvinenses, donde expresa tener "*el honor de informar*" de su llegada, "*comisionado por el superior gobierno de las Provincias Unidas de la América del Sud*".

Dentro de las instrucciones, el agregado referente a Malvinas representa una excepción. Generalmente los corsarios —de esa época— se limitaban en cumplir con su misión específica. Existieron, pues razones que obligaron tomar tal medida.

Ahora bien, noticias obtenidas indirectamente de navegantes extranjeros, respecto a la caza de animales y pesca de anfibios realizadas ilegalmente, alertaron a nuestros gobernantes sobre la urgente necesidad de enviar una nave al archipiélago. Era intención de evitar la "*abusiva destrucción de los recursos*" naturales del lugar. Propósitos traducidos en disposición en las instrucciones dadas por el gobierno a David Jewett, antes de partir, al mando de la "Heróina", en su crucero.

Un antecedente curioso, capaz de haber despertado la atención de las autoridades de la Capitanía del Puerto, lo constituye el permiso solicitado por el dueño de un bergantín inglés, para pescar lobos en las islas Malvinas.

Buenos Aires 30 de enero de 1813

Don Enrique Torres dueño del bergantín inglés nombrado el "Rastrero".

Pide permiso para que dicho buque pueda hacer viaje a las Islas Malvinas y costas del Sur con destino a la pesca de lobos.

*Informe al Capitán del Puerto*⁴¹.

Este documento reviste —a nuestro criterio— una gran importancia, mereciendo un estudio especial, que haremos en su oportunidad. Sólo señalamos que antes del reconocimiento inglés de nuestra independencia, y con antelación a la creación de la comandancia político y militar de las islas Malvinas e islas adyacentes al cabo de Hornos (10 de junio de 1829), los marinos ingleses —que se lanzaban por los mares a la aventura, con el afán de saciar la sed de enriquecimiento— reconocían nuestra soberanía en el archipiélago, al solicitar autorización para pescar.

Tuvieron que registrarse necesariamente otros hechos similares. El citado documento, como hemos podido observar, data de principios de 1813. Teniendo en cuenta que la “Heróina” zarpó en enero de 1820 no puede atribuirse al permiso solicitado (30-1-1813) la causa de la empresa.

Aun considerando las múltiples ocupaciones de los gobiernos que se sucedieron en el lapso comprendido por los años 1813-1820, amén de las luchas internas que obstaculizaron el fortalecimiento del cuidado de nuestros territorios, la demora sería harto injustificable.

Vale decir que el antecedente del 30 de enero de 1813 fue tomado en cuenta, mas no considerado decisivo para enviar una nave a la región.

Sin embargo la preocupación existía latente en los funcionarios. Tal lo ocurrido en 1817, cuando la Comandancia General de Marina, reorganizada bajo nuevas bases, en cumplimiento de la nota enviada por el gobierno (5 de agosto de

⁴¹ *Archivo General de la Nación*. Sala X, cuerpo 7, anaquel 4, n° 5. Documento citado por RICARDO CALLET-BOIS en *Una tierra argentina; la islas Malvinas*, Bs. As., Peuser, 1952.

1817), dispuso la partida del bergantín “25 de Mayo”, con un destacamento, a fin de asegurar los dominios en los establecimientos patagónicos y malvinenses. Esta resolución de la Comandancia General de Marina no pasó de ser un simple deseo; nada demuestra que se halla cumplido tal disposición.

Si bien carecemos de otros documentos, similares al permiso requerido por el navío inglés (30-1-1813), esto no obliga a tomar cualquier hecho, inmediato anterior o no, y forzarlo para dar mayor fuerza a una tesis.

Este criterio parece no haberlo compartido el profesor Ricardo R. Caillet-Bois en su obra, siempre citada, “Una tierra argentina, las islas Malvinas”.

Al desarrollar el capítulo décimotercero, donde trata lo ocurrido en “las islas desde 1810 hasta 1820”, nos informa de las averías sufridas en la nave “Uranie”, al mando de Luis Claudio Desaulces Freycinet, al atravesar el estuario de Le Maire, en febrero de 1820, razón por la cual buscó refugio en las islas Malvinas; intento poco afortunado ya que embistió contra las rocas Volunteer. Esto ocurrió el 14 de febrero y la nave “Uranie” no logró ser salvada del desastre total.

El marino francés, después de perder una “valiosa colección botánica”, logró trasladar la tripulación a otra nave, bautizada con el nombre “La Physicienne”, llegando al puerto de Montevideo el 27 de abril (1820). Conforme a este hecho, Ricardo Caillet-Bois deduce:

El inesperado naufragio de Freycinet volvió a actualizar la importancia de las islas. Poco antes de la llegada del citado marino a Montevideo, y quizá por alguna noticia anterior a su aparición en el Río de la Plata y relativa a su desastre, fue cuando las autoridades de Buenos Aires, aprovechando la salida del corsario “La Heroína”, que se hacía a la vela para castigar al comercio marítimo hispano, ordenaron a su comandante para que pusiera proa a Puerto Soledad⁴².

⁴² RICARDO CAILLET-BOIS, *ob. cit.*, pág. 181.

Teniendo en cuenta la fecha en la cual fue habilitada la "Heroína", como buque de guerra del estado (5-1-1820), y la designación a su comandante David Jewett de coronel de ejército (15-1-1820), era imposible que se tuviera noticias en Buenos Aires de la desgraciada suerte corrida por el marino francés. La nave de Luis Claudio Desaulces Freycinet se estrelló el 14 de febrero, casi un mes después de la designación de Jewett.

Aun hay más. La "Heroína" zarpó del surgidero de Los Pozos el 20 de enero de 1820, y la pérdida del "Uranie" se registró —según Caillet-Bois— con posterioridad.

Probablemente el comandante de la "Heroína", después de partir, ancló nuevamente "en las afueras de Buenos Aires", en lugar no determinado, desde donde envió, con fecha 11 de marzo de 1820, al comodoro inglés Thomas Masterman Hardy (jefe de la estación naval británica en el Plata) una nota, secreta, comunicándole tener "*orden de Su Excelencia con Manuel Sarratea Gobernador y Capitán General de la Provincia de Buenos Aires, y del General Ramírez, Jefe de los Ejércitos Federales, dada en el cuartel general de la libertad en el Pilar, de asumir el mando de todos los bajeles de guerra de las Provincias Unidas; y con tal fuerza poner de inmediato en estado del más estricto bloqueo a los puertos de Buenos Aires*"⁴³.

Considerando no errada la fecha del documento, reproducido por Diego Luis Molinari, también data de 47 días antes del arribo, al puerto de Montevideo, de la nave "La Phisicienne" (27-4-1820).

Caillet-Bois equivocó el enfoque. El conocimiento de lo ocurrido a Freycinet no importó al gobierno argentino. Todo lo contrario pudo suceder al tenerse noticias de la presencia del ingeniero francés, Luis Claudio Desaulces de Freyci-

⁴³ DIEGO LUIS MOLINARI, *La primera unión del sur. Orígenes de la frontera austral argentino-chilena, Patagonia, Islas Malvinas y Antártida*, págs. 66-67, Buenos Aires, Devenir, 1961.

net (posteriormente vinculado a las altas esferas gubernamentales de Francia, especialmente en el apogeo político de León Gambetta) en las regiones del sur.

A juzgar por los datos que nos suministra Caillet-Bois, el marino francés llevaba una misión científica ya que no era común —en los aventureros— llevar una “valiosa colección botánica”.

Cuando una década después el navegante inglés Fitz Roy efectuó un viaje de levantamiento que hizo con la “Beagle”, viaje en el cual recorrió pacientemente la costa sur de nuestro país, algunos funcionarios argentinos no ocultaron su desagrado. Caillet-Bois, observando los reparos de aquellos hombres de gobierno, dice:

*Y ya se conoce el significado que tiene la tranquila y pacífica tarea de reconocer las costas de regiones deshabitadas. Es el imprescindible punto de partida para cualquier empresa de ocupación*⁴⁴.

Este mismo razonamiento, aplicado al caso Freycinet, hubiera aclarado al profesor Caillet-Bois los motivos de la preocupación argentina, en enviar una nave a las islas Malvinas. Las noticias, que contribuyeron al envío de la “Heróina”, son indefectiblemente anteriores al accidente, sufrido por la nave “Uranie”, y no posterior.

Tal la primera aclaración. He aquí la segunda.

A. Gómez Langenheim —co-fundador, junto con el maestro Alfredo L. Palacios y otros compatriotas, de la Junta de Recuperación de las Malvinas— sostiene, en su enjundiosa obra “Elementos para la historia de nuestras Islas Malvinas”, que David Jewett fue el primer gobernador argentino de las islas “Malvinas y Adyacentes”.

Un subtítulo de la segunda parte, del primer tomo, reza: “Don Daniel Jewett, primer gobernador argentino de Malvinas y Adyacentes (1820-1823).”

⁴⁴ CAILLET-BOIS, *ob. cit.*, p. 300.

Primeramente es necesario aclarar el inmediato retorno de Jewett a Buenos Aires. Ya en 1822 (julio) John Murray Forbes habla de él, en nota personal al secretario de estado de los EE. UU. John Quincy Adams.

Posteriormente, refiriéndose Gómez Langenheim a la designación de Pablo Areguati, dice:

De acuerdo con la proposición de Pacheco (éste fue socio de Luis Vernet), el gobierno de Buenos Aires nombró Comandante de Malvinas al Capitán de Milicias Don Pablo Areguati, quien vino de esta suerte a suceder en el mando al Capitán Jewett (año 1823) ⁴⁵.

Gómez Langenheim incurre en un error al darlo como primer gobernador de Malvinas. Tratándose de una designación tan importante, a la cual nadie se había referido, era lógico hacer referencia al repositorio, recopilación de leyes y decretos, o publicación como aval de tal afirmación. Al no cumplir con este requisito, exigido en este tipo de trabajo, de acuerdo con las reglas de historiografía, la afirmación carece de valor y solamente puede ser considerada como suposición.

Nos queda, aún, dilucidar respecto a la verdadera calificación aplicable al hecho, protagonizado por el coronel David Jewett y su tripulación en las islas Malvinas.

Son numerosos los estudios sobre Malvinas que aluden a la presencia de David Jewett en el archipiélago. Ante la imposibilidad de citar cada uno de ellos, que —por otra parte sería una redundancia—, tomamos algunos, sin que ello signifique restar importancia a los restantes.

El doctor Juan G. Beltrán en "El zarpazo inglés a las Islas Malvinas" (prologado por el doctor Alfredo L. Palacios), editado en 1934, deja constancia, en su "cuadro cronológico del dominio argentino en Malvinas", de haberse reali-

⁴⁵ A. GÓMEZ LANGENHEIM, *Elementos para la historia de nuestras Malvinas*, t. I, p. 207, Buenos Aires, El Ateneo, 1939.

zado en 1820 la "Toma formal de Malvinas por el Coronel de Marina Daniel Jewett".

Durante el año 1934 se publicó un libro del senador nacional Alfredo L. Palacios, conteniendo su importante exposición realizada en el Parlamento Nacional. Con el subtítulo "Toma de posesión pública y solemne, en 1820", donde afirma:

*En 1820 el coronel Daniel [David] Jewitt [Jewett] comandante de nuestra fragata "Heroína", toma posesión pública solemne, con salvas de veintiun cañonazos"*⁴⁶.

La reedición del estudio, en francés, de Paul Groussac, que data de 1910, ordenado por el Congreso Nacional (ley 11.904), a iniciativa del senador Alfredo L. Palacios, dice en un párrafo:

*Inútil es decir que se pensó poco acerca de las islas Malvinas durante las guerras de la independencia. Sin embargo, ésta no había terminado aún cuando el gobierno de Buenos Aires reocupaba Puerto Soledad enviando allí la fragata "Heroína", cuyo comandante David Jewett, debía también asumir el mando del archipiélago. La nueva toma de posesión se efectuó con las formalidades ordenadas y...*⁴⁷.

Tanto en la primera edición (1948) como en la segunda (1952) del ensayo, firmado por Ricardo R. Caillet-Bois, intitulado "Las Islas Malvinas, una tierra argentina", aludiendo a David Jewett se afirma que "tomó posesión de las islas, "a cuyo efecto leyó una declaración, al pie de una bandera enarbolada sobre el fuerte destruido, y disparando una salva de 21 cañonazos"⁴⁸.

E. M. S. Danero cuyo breve trabajo, sobre Malvinas, es el resultado de una labor periodística, y no de investigación, ha tomado la afirmación de Ricardo Caillet-Bois y sostiene:

Fue la fragata "Heroína", al mando del capitán David Jewett, la que en forma solemne, con salva de veintiún cañona-

⁴⁶ ALFREDO L. PALACIOS, *Las Islas Malvinas; archipiélago argentino*. Prólogo del profesor JORGE CABRAL TEXO, Buenos Aires, Claridad, 1934.

⁴⁷ PAUL GROUSSAC, *Las Islas Malvinas*, pág. 24, Buenos Aires. Edición ordenada por el Congreso de la Nación Argentina, 1936.

⁴⁸ RICARDO CAILLET-BOIS, *ob. cit.*, p. 182.

zos, en nombre del gobierno de Buenos Aires, tomó posesión del archipiélago.

Al pronunciar el doctor Ricardo Zorraquín Becú su conferencia sobre "Aspectos jurídicos y morales en la historia de las Malvinas", el 31 de julio (1964), en la Cancillería argentina, dijo:

*Tal era la situación jurídica cuando la Argentina, después de declarar su independencia, vuelve a ocupar (sic) las Malvinas. El 6 de noviembre de 1820 David Jewett, comandante de la "Heroína", tomó posesión de las islas en nombre del gobierno de las Provincias Unidas de Sudamérica*⁴⁹.

En forma similar sostiene el académico Zorraquín Becú, en el proyecto de dictamen sobre "los derechos argentinos sobre las islas Malvinas", aprobado por la Academia Nacional de la Historia en la sesión del 11 de agosto (1964).

*Tal era la situación jurídica cuando la Argentina, después de declarar su independencia, volvió a ocupar el archipiélago. El 6 de noviembre de 1820 David Jewett, comandante de la "Heroína", tomó posesión de las islas...*⁵⁰.

Tratándose de una misma persona, y del corto tiempo transcurrido, no podía esperarse menos que una misma calificación, aunque algún académico bien pudo introducir alguna modificación.

Ernesto J. Fitte, también académico, introduce una variante. La primera página de una crónica documental —realizada con otros colaboradores, a quienes no menciona— aparecida en el año 1966, trae una breve referencia al comandante de la "Heroína":

...el capitán Jewett realizó públicamente diversos actos

⁴⁹ RICARDO ZORRAQUÍN BECÚ, Aspectos jurídicos y morales en la historia de las Malvinas, en: *Los derechos argentinos sobre las islas Malvinas*, Buenos Aires, editado por la Academia Nacional de la Historia, 1964.

⁵⁰ Dictamen de la Academia Nacional de la Historia en: *Los derechos argentinos sobre las islas Malvinas*, Buenos Aires, 1964.

(sic) de toma de posesión de hecho a nombre de las Provincias Unidas⁵¹.

Al comenzar el tratamiento del tema islas Malvinas, Georgia y Sandwich del Sur, el 9 de septiembre de 1964, ante el subcomité III del comité especial de las Naciones Unidas para la aplicación de la resolución 1514 (XV), el representante argentino, embajador José María Ruda afirmó:

*No obstante, el gobierno de la República Argentina envió a las Malvinas en 1820 a la fragata "La Heroína". El comandante de la nave, don David Jewett, notificó a los buques que se hallaban en aguas de las islas Malvinas las leyes argentinas que regulaban la caza y la pesca en la zona, y les hizo saber que los transgresores serían enviados a Buenos Aires (amenaza jamás pronunciada por Jewett) para ser juzgados. Además, en solemne ceremonia, tomó posesión formal de las islas que pertenecían a la Argentina, como heredera de España*⁵².

He aquí la única excepción.

En carta a Conrado Ríos Gallardo, fechada en Santiago de Chile el 8 de noviembre de 1960, sostiene Diego Luis Molinari que D. Jewett "proclamó la soberanía rioplatense sobre ellas"⁵³.

Tomando como base las autorizadas opiniones de Alfredo L. Palacios, eminente parlamentario, y de Paul Groussac, gran erudito, ratificadas —a su vez— por historiadores, diplomáticos y periodistas, hemos denominado "toma de posesión" al acto realizado por Jewett el 6 de noviembre de 1820 (en Malvinas), en algunos trabajos que hemos publicado⁵⁴. Posteriormente, en una colaboración publicada por la revista "Marina",

⁵¹ ERNESTO J. FITTE, *ob. cit.*, introducción al doc. n° 1.

⁵² Discurso del embajador doctor JOSÉ MARÍA RUDA reproducido en: JOSÉ LUIS MUÑOZ AZPIRI, *Historia completa de las Malvinas*, t. 2, págs. 454-455, Buenos Aires, Oriente, 1966.

⁵³ DIEGO LUIS MOLINARI, *ob. cit.*, p. 50.

⁵⁴ MARIO D. TESLER, *Malvinas, Un antecedente histórico*, en revista "Política Internacional", págs. 29-30 y 37, n° 87, mayo de 1967; David Jewett, un ciudadano norteamericano al servicio argentino, en "El Día" (La Plata) del 9 de julio de 1967, p. 10; *El viaje de David Jewett*, en "Guardacostas" (revista oficial de la Prefectura Nacional Marítima), n° 13, julio-septiembre de 1967.

órgano de la Liga Naval Argentina, afirmamos que se trataba de una "ocupación".

Hace algunos meses tuvimos la satisfacción de conocer personalmente al profesor Jorge Cabral Texo, poseedor de una biblioteca considerada —por su cantidad y, fundamentalmente, por su calidad— entre las mejores del país, de carácter particular.

El ex-profesor universitario, y estudioso infatigable, nos brindó el material que posee, amén de sus múltiples conocimientos acumulados a través de toda una vida al servicio de la investigación objetiva y desapasionada.

Para el estudio del tema Malvinas, su palabra reviste doble importancia. Tratándose de un asunto donde se ensambla lo histórico y lo jurídico, la opinión del profesor Cabral Texo —conocedor profundo de sendas disciplinas— puede juzgarse, sin titubeos, fundamental.

Requerida su opinión sobre el calificativo del hecho que estudiamos, nos respondió verbalmente:

La llamada "toma de posesión" de las islas Malvinas, llevada a cabo por David Jewett, fue un acto administrativo, de jurisdicción propia, realizado en territorio nacional, reasumiendo así el ejercicio de la soberanía con relación a esa apartada región.

Por lo tanto, no ha habido ocupación pues ocupación es título que surge de una toma de posesión, legalmente realizada, mientras que a nosotros nos viene el título como sucesores de España.

No hubo interregno, por consiguiente no existió toma de posesión ni ocupación sino acto administrativo.

Desde el aspecto puramente histórico, esta interpretación se sustenta en importantes antecedentes. Uno de ellos lo constituye el decreto del 10 de junio de 1829, firmado por Martín Rodríguez y refrendado por Salvador María del Carril.

El citado decreto, n° 2315 del Registro Oficial de la República Argentina, afirma —en sus considerandos— "cuando por

la gloriosa revolución de 25 de Mayo de 1810, se separaron estas provincias de la dominación de la metrópoli, la España tenía una posesión material de las Islas Malvinas y de todas las demás que rodean el Cabo de Hornos, incluso la que se conoce bajo la denominación de Tierra del Fuego, hallándose justificada aquella posesión por el derecho de primer ocupante, por el consentimiento de las principales potencias marítimas de Europa, y por la adyacencia de estas islas al continente que formaba el virreynato de Buenos Aires, de cuyo gobierno dependían. Por esta razón, habiendo entrado el Gobierno de la República en la sucesión de todos los derechos que tenía sobre estas provincias la antigua metrópoli, y de que gozaban sus virreyes, ha seguido ejerciendo actos de dominio en dichas islas, sus puertos y costas⁵⁵.

⁵⁵ *Registro Oficial de la República Argentina*, que comprende los documentos expedidos desde 1810 hasta 1873, Buenos Aires, 1879.