

UN CASTELLANO EN MEDIO DEL MAR. FELIPE RUIZ PUENTE, PRIMER GOBERNADOR DE LAS MALVINAS

Joaquín HERRERO IBÁÑEZ¹

RESUMEN

Cuando en 1764 llegaron a España las primeras noticias del asentamiento francés en las Malvinas, se encendieron todas las alarmas en la corte. Tras la guerra de sucesión a la corona y por el Tratado de Utrecht, España había perdido su poder político y territorial en Europa, pero logró conservar casi intacto su imperio colonial y el monopolio comercial que mantenía con sus colonias en las Indias. Era precisamente ese comercio con las Indias Occidentales lo que, a partir de ese tratado, se convirtió en objeto deseado tanto de franceses como de ingleses. Aquellos, con objeto de recuperar parte de su imperio colonial perdido en el continente americano en ese siglo; estos, por su afán de expansionar su comercio a los mares del Sur. Ambos movidos por la necesidad de ampliar sus mercados donde colocar las exportaciones de su actividad mercantil en la metrópoli.

De modo que en la corte española advirtieron inmediatamente el peligro de aquel asentamiento francés en sus dominios, tanto por la pre-

¹ Coronel de Artillería, retirado. Licenciado en Historia Contemporánea (UVA). Diplomado en Estudios Avanzados (UVA). 47002 Valladolid, C/ Teresa Gil 16 ,4º B. Correo electrónico: joaquinheruel@telefonica.net

sencia en sí como por la previsible inglesa, mucho más peligrosa, que iba a llegar a continuación y de la que enseguida se tuvo constancia. Todos los informes y dictámenes de los ministros de Carlos III y personajes importantes de la corte, advirtieron de forma unánime de ese peligro y de la necesidad de hacerle frente para no arriesgar en adelante todas las posesiones coloniales y su comercio, tanto por la costa atlántica como por la del Pacífico.

Las negociaciones con los franceses para recuperar el establecimiento fueron relativamente sencillas, dados los tratados que los unían frente al enemigo común, Inglaterra. Y para recuperar aquel asentamiento y evitar la presencia inglesa, o al menos hacerle frente, se puso en marcha inmediatamente una expedición a cargo de D. Felipe Ruiz Puente, a quien también se nombró Gobernador de las islas.

España en aquellos momentos conservaba cierto poderío marítimo y en poco tiempo dispuso de los medios materiales necesarios para dicha expedición. También pudo disponer sin dificultad de los medios humanos más adecuados, teniendo en cuenta que se trataba de un viaje de larga duración, a un lugar con pocos o ningún recurso, aunque contase con el apoyo de Buenos Aires y con la voluntad de permanecer allí para evitar la presencia de otro país y dejar sentados los derechos del Rey sobre aquellas tierras que siempre consideró bajo su dominio.

El nuevo gobernador, Ruiz Puente, era un miembro de la Real Armada de trayectoria impecable. Desde el principio se distinguió por su aplicación, inteligencia y prudencia, como así lo atestiguan las notas que acompañan las sucesivas propuestas de ascenso. Vista en conjunto esa trayectoria, se aprecia su gran discreción y voluntad de servicio al rey sin pedir en ningún momento por su parte nada a cambio, ni exponer queja alguna, especialmente durante su etapa como Gobernador de las Malvinas. Poniendo de manifiesto un espíritu de servicio a la Corona que, aunque tardíamente, fue reconocido por ésta al final de su vida.

PALABRAS CLAVE: Malvinas, Falklands, Bouganville, Ruiz Puente, Ensenada, Grimaldi, Masserano, Fuentes, Choiseul, Bucarelli, Utrecht, Carlos III, Arriaga, Liebre, Esmeralda, Ferrol, Egmont.

ABSTRACT

When the first news of the French settlement in the Falklands arrived in Spain in 1764, all the alarms were set on in the Spanish court.

After the War of Succession to the Spanish crown and the Treaty of Utrecht, Spain had lost all its political and territorial power in Europe, but managed to preserve almost intact its colonial empire and the commercial monopoly it maintained with its colonies in the Indies. It was precisely this trade with the West Indies that, from that treaty, became the desired object of both French and English. Those in order to recover part of their colonial empire lost in the American continent in that century; these for their eagerness to expand their trade to the South Seas. Both for the need to seek to expand their markets where to place exports of their commercial activity in the metropolis.

So in the Spanish court they immediately warned the danger of that French settlement in their domains, both for that presence itself, and by the foreseeable, much more dangerous English presence, which was to come next and from which it was immediately on record. All reports and judgements of the ministers of Charles III and important figures of the court, unanimously warned of this danger and the need to face it so as not to risk in advance all colonial possessions and their trade, both along the coast Atlantic as well as the Pacific.

Negotiations with the French to reclaim the establishment were relatively simple, given the treaties that united them in front of the common enemy England. And to recover that settlement and avoid the English presence, or at least confront it, an expedition was immediately launched to which Mr. Felipe Ruiz Puente was at the forefront, who was also appointed Governor of the islands.

Spain at that time still retained some maritime power and in a short time had the necessary material means for that expedition. He was also able to have without difficulty the most suitable human means, bearing in mind that it was a long-term trip, to a place with little or no recourse, even if he had the support of Buenos Aires, and with the will to remain there to avoid the presence of any other country and leave the King's rights on those lands he always considered under his domain.

Its new governor Ruiz Puente was a member of the Royal Army, with an impeccable trajectory. From the outset he distinguished himself by his application, intelligence and prudence, as attested by the notes accompanying the successive proposals of promotion, and having jointly seen that trajectory, it is appreciated his great discretion and willingness to serve the king without asking in no time for his part anything in return, nor to make any complaints, especially during his time as Governor of the Falklands. Thus, he manifested a spirit of service to the Crown that although belatedly recognized by The Crown at the end of his life.

KEY WORDS: Malvinas, Falklands, Bouganville, Ruiz Puente, Ensenada, Grimaldi, Masserano, Fuentes, Choiseul, Bucarelli, Utrecht, Charles III, Arriaga, Liebre, Esmeralda, Ferrol, Egmont.

* * * * *

INTRODUCCIÓN

El siglo XVIII contempla profundos cambios políticos y de poder en Europa y la continuación del enfrentamiento secular entre España e Inglaterra, este fundamentalmente trasladado al Océano Atlántico en la lucha por el control de las rutas comerciales con la América del Sur. También Francia participaba en esa lucha, y si bien en Europa lo hacía unida a España por los diversos Tratados de Familia, en el escenario atlántico intentaba hacerse sitio en el comercio con la América del Sur frente a ingleses y holandeses.

Con la firma de la Paz de Ryswick entre Francia y España en 1697, aquella consigue poner pie en la isla de Santo Domingo desde donde apoyarse para el lucrativo comercio de contrabando con las colonias españolas. Algo que ya estaban haciendo los ingleses desde Jamaica y los holandeses desde Curazao. Al año siguiente de la citada firma, Francia creó la Compañía de la Mer du Sud, oficialmente para realizar descubrimientos en el Pacífico hacia donde dirigía su interés.

También Portugal interviene en esta lucha por sus evidentes intereses en el Atlántico Sur. Desde los siglos XVI y XVII, la corona española monopolizaba el comercio de esclavos a sus colonias americanas por medio del sistema de asientos, controlados por los Consejos de Hacienda e Indias. El Tratado de Mutua Alianza entre España y Portugal, firmado en Lisboa en 1701 para garantizar el apoyo a Felipe V, incluyó la liquidación del asiento de negros que estaba vigente con Portugal y que quería abandonar por no ser rentable, con las correspondientes compensaciones.²

A Felipe V aquella renuncia le venía muy bien, pues le permitía reforzar sus alianzas con Francia, necesarias para hacer frente a la Guerra de

² El artículo 2º de dicho Tratado decía lo siguiente: «... y respecto al asiento de la introducción de negros en las indias, en que los portugueses tienen empeñado tanto caudal, ha padecido grandes pérdidas y perjuicios... Y en la Transacción Ajustada entre España y Portugal sobre las dependencias e intereses de la Compañía del asiento de negros en la América española que siguió a dicho Tratado, en su artículo 2º dice: «... que su majestad católica da por extinguido y acabado el contrato de este asiento, aunque le falte parte del tiempo que había de durar su obligación...». DEL CANTILLO, Alejandro: *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón desde el año 1700 hasta el día*. Imprenta de Alegría y Charlin. Madrid 1843, pp. 28-29-33.

Sucesión por el trono de España, frente a las pretensiones del Archiduque Carlos. De modo que, tras dar por extinguido el asiento con Portugal, cede el monopolio del tráfico de esclavos a las Indias a una compañía francesa, la Real Compañía de Guinea y del Asiento, precisamente constituida con accionistas vinculados a Luis XIV, su abuelo, y teóricamente también a Felipe V. Lo que supuestamente debía proporcionarle unos beneficios que, cuando se liquidó dicha compañía, no fueron tales.

La firma del nuevo tratado de asiento añadía al complejo mapa político de Europa un nuevo componente, pues apuntaba a la toma de control del comercio con la América española por parte de Francia, algo inaceptable para otras potencias europeas, en especial para Inglaterra que tradicionalmente aspiraba a participar en ese comercio.³

Entre 1701 y 1715, los franceses y gracias a ese tratado, además de explotar el asiento de negros, controlaron el comercio de contrabando con la América española, sobre todo en la costa del Pacífico. En 1712 había 40 navíos franceses en los diferentes puertos españoles del Pacífico, fundamentalmente del Perú, y contaban además con una situación de privilegio en el apresto de Flotas y Galeotes. Era en ese comercio de contrabando con la costa del Pacífico donde intervenía activamente la Compañía de la Mer du Sud de los comerciantes de Saint Malo, obteniendo Francia gran parte de los beneficios que le permitían financiar la Guerra de Sucesión.⁴ En resumen, en el fondo de dicha guerra también estaba el comercio con la América del Sur. Los franceses con su Cía. de la Mer du Sud, los holandeses desde Curazao con la Cía. de las Indias Occidentales y los ingleses desde Jamaica con su Royal African Company para el tráfico de negros y el contrabando.

³ El interés por comerciar con la América española de estos países, tenía también otras razones. Conviene recordar que todos los países mencionados tenían fuertes lazos comerciales con Oriente, y en ese comercio eran imprescindibles las monedas de plata españolas, de tal modo que tanto Francia, Inglaterra y Holanda obtenían del comercio con la América española, una moneda, el peso fuerte, o real de a ocho, que era imprescindible para comerciar con Oriente, donde era la moneda habitual. El peso fuerte, tenía tan amplio uso en el comercio mundial que se le puede considerar la primera divisa de uso global, lo que hacía más imprescindible un comercio con las colonias españolas que proporcionaba las remesas de pesos fuertes destinados a otros escenarios comerciales. Su valor era de 8 reales de vellón, unidad de cuenta española, aunque ese valor lo fijaba la Corona española. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, en adelante AGS. Marina, Leg 17 (2ª parte), *Doc. n° 681* de fecha 17 junio de 1755.

⁴ «La idea para Francia era muy clara, ya que los ingleses y holandeses surtían de mercancías la costa del Atlántico y el golfo de Méjico de la América española, la Cía. de la Mer du Sud, atravesando el Estrecho de Magallanes, iba a proveer de mercancías los puertos del Pacífico del Virreinato del Perú, evitando a sus comerciantes el penoso y costosísimo viaje al puerto de Panamá y desde allí por tierra por un camino infernal, llegar hasta la feria de Portobello. Este comercio de la Cía. de la Mer du Sud resultó ser muy, muy rentable». FERNANDEZ DURÁN, Reyes: *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*. Ed. el Economista. Madrid 2011, pp. 41-88.

Acabada la guerra se firma el Tratado de Utrecht, y, entre sus múltiples acuerdos, figura la cesión por parte de Francia a Inglaterra del monopolio de tráfico de esclavos a las Indias, que pasará a manos de la South Sea Company que lo ejecutará con diversas interrupciones entre 1714 y 1750. A partir de ese momento, en la segunda mitad del siglo XVIII, se rompió el monopolio comercial del puerto de Cádiz como único que comerciaba con las Indias y se liberalizó el tráfico de esclavos. La Real Cédula del 16 de agosto de 1765 rompe ese monopolio y otros puertos como Sevilla, Málaga, Alicante, Cartagena, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón fueron habilitados para este comercio, aunque hasta 1778 no se permitió la libertad de navegación por el Pacífico desde la península.⁵

Hasta tal punto era evidente el interés de Inglaterra por este comercio con la América del Sur, que se había hecho patente antes de concluir el conflicto. En plena guerra habían intentado afianzar su comercio para cuando finalizase y, pensando en el triunfo del Archiduque Carlos, cuya causa apoyaba, firmó el Tratado secreto de Amistad, alianza y protección entre Inglaterra y el Principado de Cataluña, ajustado en Génova el 20 de junio de 1705.⁶ A este le siguió otro Tratado de Comercio entre Ana, Reina de Inglaterra y el pretendiente Carlos, considerado como Carlos III, Rey de España, firmado en Barcelona el 10 de julio de 1707 con grandes privilegios para su comercio. El Tratado incluía un artículo secreto que contemplaba la creación de una Compañía de Indias como instrumento ejecutor de ese comercio, a la que se concedían permisos para traficar libremente en todos los puertos y ciudades de Indias, nada menos que con diez navíos de quinientas toneladas cada uno, y con los mismos derechos e impuestos que pagaban los españoles, incluido el comercio de esclavos y la expresa exclusión de los franceses.⁷

En la práctica, ese acuerdo suponía romper completamente el monopolio que España mantenía con sus colonias americanas, destruir el comercio ejercido desde la península, y en un corto plazo de tiempo apropiarse completamente del mismo. Junto al monopolio sobre sus propias colonias en la América del Norte, ponía en manos de Inglaterra todo el tráfico comercial por el Atlántico y el control absoluto de esos mares.

Pero la guerra terminó finalmente con el triunfo de Felipe V y, en consecuencia, los intereses de Inglaterra hubieron de defenderse en otro escenario: el conjunto de múltiples tratados firmados en Utrecht entre las potencias contendientes y de los cuales se derivó la pérdida de poder y territorios de España en Europa. Pero también el mantenimiento casi íntegro de su imperio colonial y de

⁵ FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes: op.cit. p. 188.

⁶ DEL CANTILLO, Alejandro: op. cit. p. 43.

⁷ *Ibid.*, pp. 48-50.

su comercio, algo que específicamente quedó plasmado en el Tratado de Paz y Amistad de Utrecht firmado con Inglaterra el 13 de julio de 1713⁸.

A pesar de que el desenlace bélico no había sido como Inglaterra tenía previsto, sus intereses comerciales seguían estando presentes en las negociaciones. Fruto de ello fue el Tratado de Amistad y Comercio entre España y Gran Bretaña firmado el 9 de diciembre de 1713, en el que se cedió el asiento de negros y el navío de permiso anual, un barco de 500 toneladas autorizado a transportar bienes y mercancías libres de aranceles a la feria de Portobello. La South Sea Company fue la compañía creada en Londres, no solo para traficar con esclavos, y a la que se concedió la explotación del asiento, sino para comerciar con las Indias españolas. Una compañía, creada formalmente en 1711 y a la que se dio el mismo estatus legal y mercantil que al Bank of England, la East Indian Company y la Royal African Company, instituciones financieras fundamentales de la City de Londres. El mercado para las exportaciones inglesas estaba asegurado.

Este privilegio de comercio iba desde la desembocadura del Orinoco, hasta la Tierra de Fuego por el Atlántico, y toda la costa americana del Pacífico, accediendo a través del Estrecho de Magallanes, aunque con la limitación de no poder alejarse más de 300 millas del continente americano por el oeste, lo que protegía el comercio de las colonias inglesas de América del Norte. Todo esto obligaba a las rutas comerciales a pasar por el Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos, y en consecuencia, un establecimiento por allí cerca como punto de apoyo servía a los intereses comerciales de Inglaterra perfectamente.

Camilo Barcia Trelles, en su estudio jurídico del problema de las Malvinas, se fija especialmente en el citado artículo 8 del Tratado de Paz, como garantía de la integridad del imperio español en América. Y efectivamente será ese artículo al que España recurrirá una y otra vez para defender sus dominios americanos y su comercio en los múltiples conflictos con otras potencias europeas,

⁸ Artículo 8: «... que la navegación y uso del comercio de las indias occidentales del dominio de España, quede en el mismo estado que tenía en tiempo de dicho Rey católico Carlos II... se ha convenido y establecido especialmente que por ningún título ni con ningún pretexto, se pueda directa ni indirectamente, conceder jamás licencia ni facultad alguna a los franceses ni otra nación, para navegar, comerciar, ni introducir negros, bienes, mercaderías ni otras cosas en los dominios de América, pertenecientes a la corona de España... Y para que la navegación y comercio a las Indias occidentales queden más firme y ampliamente asegurados, se ha convenido y ajustado también por el presente, que ni el Rey católico, ni alguno de sus herederos y sucesores, puedan vender, ceder, empeñar, traspasar a los franceses ni a otra nación, tierras, dominios o territorios algunos de la América española... Y por parte alguna de si, ni de la Corona de España. Y al contrario, para que se conserven mas enteros los dominios de la América española, promete la Reina de la Gran Bretaña que solicitará y dará ayuda a los españoles para que los limites antiguos de sus dominios de América se restituyan y fijen como estaban en tiempo del referido Rey Católico Carlos II, si acaso se hallare que en algún modo o por algún pretesto hubieren padecido alguna desmembración o quiebra después de la muerte de dicho Rey Católico Carlos II». *Ibid.*, pp. 75-77-78.

fundamentalmente Inglaterra, la cual hará en ocasiones una interpretación retorcida del mismo para justificar sus pretensiones en esos dominios y mares.⁹

El objetivo a partir de ese momento, tanto para franceses como para ingleses, era el comercio con las costas del Pacífico de la América del Sur, Chile, Perú... y la ruta pasaba por Magallanes o el Cabo de Hornos, y justo enfrente, a escasa distancia, estaban las Islas Malvinas, a las que los ingleses siempre se referirán con el nombre de Falklands. El interés por esos mares y costas no era nuevo. Sus expediciones y reconocimientos habían sido frecuentes, y su conocimiento era a mediados de siglo bastante detallado.

Es muy ilustrativo el pormenorizado mapa que el geógrafo francés Jean-Baptiste Bourguignon D'Anville, conocido por sus rigurosas aportaciones cartográficas, elaboró entre los años 1748 y 1753, en el que se aprecia la privilegiada situación de las Malvinas y el detallado conocimiento de las costas atlánticas al sur del Río de la Plata y del Pacífico, precisamente donde se centraba el interés tanto de Francia como de Inglaterra. En el mismo se recoge la estratégica situación de las Malvinas frente al estrecho de Magallanes, ruta alternativa al Cabo de Buena Esperanza para las Indias Orientales, así como otros lugares de la costa atlántica del continente como Puerto Deseado o la Bahía de San Julián y de la costa de Chile en el Pacífico (véase la figura 1)¹⁰. Islas a las que España hasta ese momento no había prestado ninguna atención, pero que se convertirán a partir de ahora en un motivo de disputa con Inglaterra, que a punto estuvo de acabar en un conflicto armado.

PRIMER ASENTAMIENTO: FRANCÉS

En junio de 1764 alcanzaba a España la noticia, procedente del Gobernador de Montevideo, que comunicaba a D. Julián De Arriaga, Secretario de Marina, la llegada a aquel puerto de la Fragata francesa Águila y la Corbeta Sphinge para reparar daños y con el objeto declarado de descubrir alguna isla en los mares australes para el pasaje al Cabo de Hornos. La expedición estaba al mando de Louis Antoine de Bougainville y el Gobernador informa que el objetivo inconfeso es ocupar una de las Islas Malvinas. Advierte en su informe de los inconvenientes para España de que los franceses ocupen dicha isla de cara a la ruta comercial a Filipinas y evitar el contrabando. Recomienda un establecimiento por parte de España para impedir el de los franceses y sobre todo el posterior e inevitable de los ingleses, mucho más peligroso para sus intereses.¹¹

⁹ BARCIA TRELLES, Camilo: *El problema de las Malvinas*. Ed. Nacional. Madrid 1943. p. 42.

¹⁰ AGS, Est, Leg 6962, Mapas planos y dibujos 6,1.

¹¹ AGS. Estado, Leg 6957. *Carta de Gobernador de Montevideo a Arriaga* de fecha 9 junio de 1764.

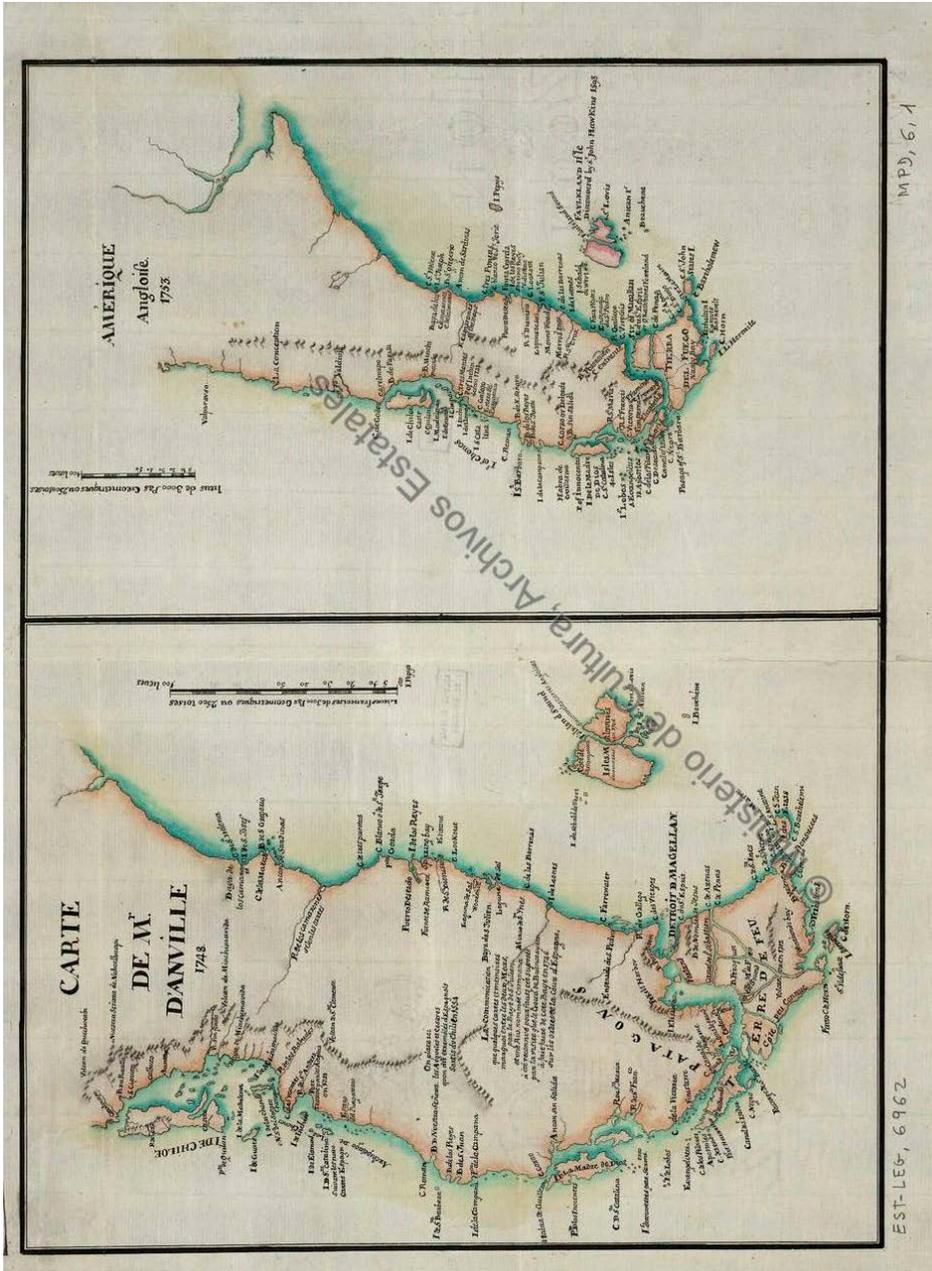


Figura 1

El Secretario de Marina, Arriaga, se dio cuenta inmediatamente del peligro que suponía aquella advertencia y dio traslado inmediato al Marqués de Grimaldi, D. Jerónimo Grimaldi y Pallavini, Primer Secretario de Estado y de Despacho de Carlos III entre 1763 y 1776, que compartió aquella inquietud y solicitó numerosos informes sobre el asunto. El primero en llegar a sus manos fue el de D. Jorge Juan, buen conocedor de las costas del Pacífico, que advertía de la dificultad de establecerse en esas islas, pero de la necesidad de no permitirlo a los franceses porque daría paso a la presencia de Inglaterra, mucho más grave. Ya en 1750, con ocasión de su estancia allí por otros asuntos, tuvo conocimiento del intento de expedición a esas islas con dos fragatas, el Anson y el Poncopin, al mando del Almirante Anson, con la intención de establecerse allí y posteriormente en la costa de Chile, muy deshabitada.

En aquella ocasión avisó de su sospecha a D. Ricardo Wall, por entonces ministro plenipotenciario en la corte inglesa al servicio de España, quien apoyándose en los tratados en vigor pudo conseguir el abandono de la empresa. Añade Jorge Juan que, dadas las características de las islas y su dificultad para defender esos parajes y las costas de Chile, considera que debe hacerse con una escuadra que tendría puertos de apoyo, a diferencia de franceses o ingleses.¹² Entre la documentación de la Secretaría de Estado que trata el asunto y sus posibles consecuencias aparecen otras dos minutas de fecha 2 y 11 de agosto, que advierten de los mismos peligros y otros detalles.¹³

¹² AGS. Estado, Leg 6957, *Informe de D. Jorge Juan a D. Julian de Arriaga* de fecha 11 de agosto de 1764.

¹³ El primero de dichos informes señala la abundante pesca de esos mares y la sal de la Bahía de San Julián, situada en la costa continental frente a las islas, y que caerían en manos extrañas. Y de nuevo advierte que si esos inconvenientes los traería que ocupasen las islas naciones amigas, es de imaginar lo que ocurriría si la ocupación fuera por parte de los ingleses. Esa presencia pondría en peligro la carrera a Filipinas, el control del Mar del Sur, y sus provincias marítimas, el comercio de España con aquellas partes, la pesca e incluso Buenos Aires, al hacer posible una invasión desde allí y otra terrestre desde Brasil. Sin embargo y al contrario que D. Jorge Juan, que aboga por una escuadra que vigile aquellos dominios, este informe propone establecer un «sólido y cómodo establecimiento» en las Malvinas para apoderarse de ellas e impedir a su enemigo (Inglaterra) que lo haga, y también en otros lugares como la Bahía de San Julián, Puerto Deseado, Puerto de los Leones, como intermedios con el Río de la Plata y Buenos Aires y continua advirtiendo que si se tolera a los franceses establecerse, ni con razón ni con fuerza se impediría a los ingleses fuesen a algún otro lugar después de allí. Sitúa las islas entre los 50 y 55 grados de latitud austral, como cien leguas de la costa firme y bahía de San Julián y otras tantas del Estrecho de Magallanes e igualmente de la isla de los Estados donde empieza a doblarse para el cabo de Hornos. El otro informe, incide prácticamente en lo mismo: el peligro que supone para la costa continental, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz del Mar del Sur..., todos ellos a escasa distancia de las islas y que estarían en peligro si se permitiera un establecimiento de otras naciones, fundamentalmente de Inglaterra, pensando en el comercio y el contrabando. AGS. Estado, Leg 6962, *Informes al Marqués de Grimaldi* de fechas 2 y 11 de agosto de 1764.

Lo inmediato era negociar con los franceses el desalojo de su establecimiento, condición indispensable para hacer frente a las pretensiones inglesas. Y a ello se puso manos a la obra el Secretario Grimaldi. Desde esa Secretaría de Estado se envían las instrucciones oportunas para la negociación acompañadas de los correspondientes informes al Embajador de España en París D. Juan Joaquín Atanasio Pignatelli, Conde de Fuentes, advirtiéndole además de los propósitos ingleses y adjuntándole copia del de D. Jorge Juan.¹⁴

El embajador se dispone a defender los derechos de España en aquellos parajes y, unos meses después, remite al Marqués de Grimaldi un extenso y detallado informe con sus actuaciones en la Corte francesa ante el Duque de Choiseul, Ministro de Estado.¹⁵ Aconseja el Embajador hacer efectivo inmediatamente ese establecimiento para proteger el comercio y

¹⁴ AGS. Estado, Leg 6957, *Carta de la Secretaría de Estado al Embajador Conde de Fuentes* de fecha 3 setiembre de 1764.

¹⁵ Argumenta que no teniendo Francia ninguna posesión donde apoyarse, era imposible mantener su establecimiento, además de demostrarle que no era un descubrimiento nuevo a la vista de los más recientes mapas de la zona. Expone también, que su establecimiento podía ser la causa, una vez pobladas las islas, de contrabando sobre nuestros dominios y que eso iba a ser fuente de problemas entre ambas potencias. El ministro francés llega a argumentar que esas islas pertenecían de derecho a Francia, por haber sido descubiertas por franceses de Saint Malò anteriormente, y que podían serle de mucha utilidad haciendo un establecimiento en que oponerse a los ingleses. Le replica que aunque fuese cierto lo de Saint Malò, eso no les daba derecho alguno, como tampoco lo tenían los ingleses que podían alegar el mismo derecho que Francia, pues según dicen el Cap. Hawkins las descubrió en 1593 y les puso el nombre de Falkland Sound, lo que no les daba derechos, como así quedó claro en la negociación de Ricardo Wall en 1750 en Londres para impedir su expedición. Insiste el ministro francés que toda isla era de quien la ocupaba, sobre todo estando distante de la costa, a lo que se responde que las islas adyacentes a un continente no se podían ocupar sin consentimiento del dueño del continente, y que estaban en nuestros mares. Se manifiesta también la extrañeza que había causado en Madrid el misterio con que parecía haberse hecho esta expedición. Ante este argumento el Ministro francés se indignó diciendo que Francia no tenía necesidad de informar a nadie de la expedición de Bouganville, repitiendo que las Islas Malvinas les pertenecían y que con esa expedición habían tomado posesión de ellas. De nuevo se le contesta que esa ocupación no probaba nada y que dada la amistad de las dos naciones, debía haberse advertido a España para hacer el establecimiento y ocupación de acuerdo entre ambas, volviendo a insistir en la ausencia de posesión de Francia por aquellos mares y su imposibilidad de apoyos. En sucesivas conversaciones, la posición del ministro pareció ceder, argumentando que lo que buscaban era alguna escala para su navegación a las Indias y que pensaban que era un nuevo descubrimiento. Aún propuso el Ministro francés, formar una escuadra de cuatro navíos franceses y cuatro españoles para mantener el establecimiento y evitar el de los ingleses, respondiéndole que la experiencia en otros lugares de América que no se había podido evitar con ese procedimiento la ocupación inglesa de otras posesiones como La Martinica. También se rebatió el argumento de la ruta a las Indias, recordándole que esta iba por el Cabo de Buena Esperanza, tan apartado de América. Finalmente, se avino el Ministro francés pero con la condición de que España hiciese un establecimiento formal en esas islas para evitar el de los ingleses.

evitar el contrabando tanto de franceses como de ingleses, y se impediría también que otras naciones hiciesen descubrimientos en tierras australes aún por explorar.¹⁶ Negociaciones aprobadas por Grimaldi, que asume todos los argumentos del embajador según carta de 31 de diciembre de 1764, en la que indica que debe ser el Gobernador de Buenos Aires quien se haga cargo del establecimiento¹⁷.

Todavía al año siguiente, el embajador se veía obligado a insistir ante el ministro de Estado francés para que se emitieran las órdenes oportunas a Bouganville de entrega del establecimiento y cuanto hubiera de cañones, municiones y útiles, para pasar a dominio de España bajo el mando del Gobernador de Buenos Aires. Necesita hacer invocación una vez más del Tratado de Utrecht, recordando los derechos de España y el Pacto de Familia (art 2º: «Los dos monarcas se conceden recíprocamente la garantía de todos los estados, tierras, islas y plazas que posean en cualquier parte del mundo»).

Cuando Bouganville prepara su expedición, lo comunica a Choiseul, Ministro de Comercio. Era una expedición privada, financiada con medios propios; pero cuando toma posesión de la isla, lo hace en nombre de Luis XV, acto simbólico que le da complejidad a la toma de posesión, pues esa invocación podía constituir título de soberanía si los actos de Bouganville no eran interrumpidos por España.¹⁸ Finalmente, D Fernando de Magallón, Secretario de la embajada en París, informa a Grimaldi del regreso a Francia de Bouganville y de sus pretensiones de ser indemnizado de los gastos de su expedición, en el caso de que España se haga cargo de la ocupación. Con tal motivo pretende viajar a España a explicar la necesidad de ser indemnizado.¹⁹

Mientras tanto, las noticias que iban llegando desde Londres hacían cada día más real el peligro de su asentamiento en las islas por lo que en la corte española se tenía claro que eran dos las amenazas sobre las Islas Malvinas, una desde Francia con un establecimiento ya materializado, aunque en vías de negociación para su recuperación, y otra más peligrosa desde Inglaterra, de la que se tenían pocas noticias, pero la convicción de la determinación inglesa de establecerse también allí.

La conciencia del peligro que suponía la presencia francesa era clara; pero más era la inglesa, de la cual ya en enero de 1766 alertó el

¹⁶ AGS .Estado, Legajo 6957, *Carta del Conde de Fuentes al Marques de Grimaldi* de fecha 15 de diciembre de 1764.

¹⁷ AGS .Estado, Legajo 6957, *Carta del Marqués de Grimaldi al Conde de Fuentes* de fecha 31 de diciembre de 1764.

¹⁸ BARCIA TRELLES, Camilo: op. cit. p. 35.

¹⁹ AGS. Estado, Legajo 6957, *Cartas de F.de Magallón al Marques de Grimaldi* de fechas 2 de setiembre y 8 de octubre de 1765.

embajador en Londres Masserano en carta al ministro Grimaldi, al informar de la probable presencia de las fragatas Delfin de 24 cañones y Tamer de 16 por los mares del sur, al mando del Comodoro Byron. Alerta confirmada en junio al enterarse el embajador del diario de navegación de dichas fragatas, del que adjunta copia para estudiar su rumbo y recibir instrucciones. En agosto informa haberse dado órdenes para la partida a las Faklands de esos navíos y en setiembre da cuenta de las instrucciones dadas al Capitán Wallace de la Delfin para que «...no desposea a nadie, pero que sostenga el desembarco. Que en caso de que se le amenace se haga el desentendido y que si halla resistencia oponga fuerza a la fuerza»²⁰.

El Marqués de Grimaldi envía instrucciones al embajador en Londres sobre el establecimiento francés en Malvinas para que informe al ministro inglés Duque de Richmond, que dicho establecimiento se ha dado por nulo por convenir a los derechos del Rey de España y que lo deje claro frente a Francia o cualquier otra nación²¹. Un par de meses después, Masserano informa al Marques de Grimaldi sobre una junta celebrada en el Almirantazgo para enviar una partida de armamento a las Falklands, con la intención de establecerse allí con solidez.

En las entrevistas que el embajador español mantiene con ministros ingleses aparece claramente su posición en el asunto de las Falklands. En la que mantiene con el Conde de Shelburne, este diferencia tres conceptos: «navegación, comercio y establecimiento, admitiendo que según los tratados se prohibía el que navegasen y comerciasen en los mares del sur, los súbditos de cualquier Nación, pero no que navegasen por ellos la Marina de Guerra...». Ante sucesivas evasivas, le obligó a trasladar las comunicaciones al plano del intercambio de documentos por escrito, a través de los cuales se hizo llegar al monarca inglés la postura española: «Declarar que nunca podrá consentir semejante establecimiento ni dejar de impedirlo, espera S.M. no verse en tan sensible precisión...».

En otra entrevista con el Ministro Chatam, este le responde en parecidos términos diciéndole que «...queríamos disputar a la Inglaterra el derecho a la libre navegación, que le pertenece como a toda potencia marítima y a la que no puede renunciar por ningún caso. Que también lo tenía a las Islas Falklands... que había suspendido igual proyecto en otra ocasión, pero no había cedido sus derechos», y advierte el ministro que nunca renunciarán

²⁰ AGS. Estado, Leg 6957, *Cartas del embajador Masserano a Grimaldi* de fechas 24 de enero 24 de junio, 23 de agosto y 8 de setiembre de 1766.

²¹ AGS. Estado, Leg 6960, *Correspondencia Secretaria de Estado con embajador en Londres*, de fecha junio y julio de 1766.

a esos derechos ni a la libertad de navegar.²² Con esta información, en la corte española se tuvo perfecto conocimiento de cuál era la posición política de Inglaterra en la interpretación de los tratados que protegían los dominios de la Corona española, y la certeza de sus intenciones de establecerse en las Malvinas, aunque en ningún momento se pudo obtener datos sobre si ya lo habían hecho ni en qué lugar. De hecho, encontrar el establecimiento inglés será el primer trabajo que emprenda Ruiz Puentes nada más tomar posesión de su cargo de Gobernador.

El ministro Grimaldi se preparó para hacer frente a la amenaza inglesa que, desde el principio y con razón, siempre se había considerado mucho más peligrosa, solicitando numerosos dictámenes en los meses siguientes a ministros y otras autoridades del Reino: El Sr Duque de Sotomayor, Capitán General de Galicia y Gentilhombre de Cámara; D. Juan Gregorio Muniaín, Secretario de Guerra; D. Miguel de Murquiz y Goyeneche, Secretario de Hacienda; D. Julián de Arriaga, Secretario de Marina e Indias; Sr. Marqués de San Juan de Piedras Albas, Presidente del Consejo de Indias; Conde de Aranda, Presidente del Consejo de Castilla; D. Jaime Masones de Lima, Consejero de Estado de Carlos III; Duque de Alba, y finalmente del Conde de Fuentes, embajador en Francia.²³ Todos alertan del mismo peligro aunque propongan distintas soluciones, advirtiéndose dos posturas que se repetirán en posteriores negociaciones.

Una más moderada, encabezada precisamente por el Ministro Arriaga, quien consciente de la poca firmeza del apoyo francés y de las limitaciones de la Marina advierte que «...ni la justicia ni los daños bastan para exponerse a una guerra, cuando lejos de prometer...esa satisfacción, amenaza con mayor ruina y presentemente podemos estar casi ciertos de lo último». La otra, partidaria del uso de la fuerza si era necesario, encabezada por el Conde de Aranda, receloso de los peligros a largo plazo de pérdida de los dominios y del comercio y partidario de desalojarlos por la fuerza aún a costa de una guerra.

En esta situación y resueltas en el ámbito político las negociaciones con Francia, se trataba de materializar la recuperación del establecimiento francés, dejando bien claro que la soberanía sobre la totalidad de esas islas siempre había pertenecido a la corona española. Aspecto de suma importancia en el conflicto que se avecinaba con Inglaterra.

Bouganville había tenido una primera estancia en España enviando a la corte numerosos memoriales sobre su expedición y para negociar el resar-

²² AGS. Estado, Leg 6960, *Informes de Masserano a Grimaldi*, de fecha 26 de setiembre y 26 de noviembre de 1766.

²³ AGS. Estado, Leg 6962, *Dictámenes sobre presencia inglesa en Malvinas*, setiembre, octubre de 1766.

cimiento de sus gastos sin mucho éxito, por lo que volvió a París. Grimaldi da instrucciones al Embajador Conde de Fuentes, para que arregle el reembolso de sus gastos que según él ascendían a unas 500.000 libras tornesas de gastos personales. Le indica además que Bouganville ofrece pilotos a España para la navegación por aquellas aguas cuando llegue el momento de hacerse cargo del establecimiento.²⁴

En junio se informa al embajador que estaba preparada en Ferrol una fragata de Guerra para conducir tropa y pobladores a las Islas Malvinas. Les acompañará un gobernador político y militar, un ingeniero, uno o dos oficiales de artillería y 20 artilleros, dos capellanes, dos cirujanos y de 20 a 25 familias. Piensan zarpar en agosto y aceptan los pilotos que ofreció Bouganville, aunque no los considera imprescindibles.²⁵ El Embajador acusa recibo de estas instrucciones y comunica su intención de solicitar un adelanto. Finalmente, en setiembre el Embajador avisa al Marques de Grimaldi de la partida de Bouganville.²⁶

El 12 de setiembre de 1766 se presenta Bouganville ante la corte española y esta vez se llega a un acuerdo por la cantidad de 618.108 libras 13 sueldos y 11 dineros para compensar los gastos de sus dos expediciones (cifra posteriormente rebajada por haberse vendido la Corbeta Sphinge incluida en las cuentas). El recibo que D. Luis Antonio de Bouganville firmó el 4 de octubre en S. Ildefonso recogía las siguientes cantidades: 200.000 libras a entregar en París, según libramiento a su favor del Marqués de Zambrana, Tesorero General de Su Majestad, y a cargo de D. Francisco Ventura de Llovera, tesorero extraordinario en París; 75.621 pesos, que valen las 378.108 libras, 13 sueldos y 11 dineros restantes, a recibir en Buenos Aires según libranzas expedidas por D. Julián de Arriaga, Secretario de Marina e Indias. A cambio entrega a la Corte española aquellos establecimientos con sus familias, casas, obras, maderas, embarcaciones así como cuanto perteneciese en ellos a la Compañía de Saint

²⁴ AGS. Estado, Legajo 6957, *Carta del ministro Grimaldi al embajador en París* de fecha 13 de mayo de 1766.

²⁵ Propone que por parte de Francia les acompañe otra embarcación para el regreso de los que quieran evacuar la isla. De nuevo indica la dependencia del Gobernador de Buenos Aires desde donde se les proveerá de las provisiones necesarias. AGS. Estado, Legajo 6957, *Instrucciones de la Secretaría de Estado al Embajador* con fecha 11 de junio de 1766.

²⁶ También pide que se gestione ante la Hacienda el libramiento de 40.000 libras tornesas para su entrega a Bouganville como anticipo de gastos y considera que debe facilitársele todo lo necesario a la vista de las expediciones inglesas ya en marcha. Choiseu insiste en que igual que ante ellos se han alegado derechos exclusivos de España, se haga también ante cualquier otra nación, en referencia a Inglaterra. AGS. Estado, Legajo 6957, *Carta del embajador en París al Marques de Grimaldi* de fecha 2 de setiembre de 1766.

Malò, incluido en la cuenta, haciendo expresa mención a la voluntaria cesión del establecimiento y sus efectos.²⁷

Mientras tanto, el Conde de Vegaflorida, D. Alonso de la Rossa Levassor, Teniente General de la Real Armada española y Comandante General de Marina del Departamento del Ferrol, informa a Arriaga que con fecha 17 de octubre se hizo a la vela desde aquel puerto el convoy formado por las fragatas Liebre y Esmeralda al mando de D. Felipe Ruiz Puente con la misión de tomar posesión de las Islas Malvinas.²⁸ Dicho convoy estaba integrado también por las hurcas Peregrina y Bizarra, y las saetias Santo Cristo del Calvario y Nuestra Señora de los Remedios, de viaje a Cartagena de Indias con tropas y pertrechos, y a las que daban escolta las dos fragatas. Expedición que inicialmente se dirigía a Montevideo donde esperaba Bouganville para unirse a la misma y desde allí dirigirse a las Malvinas.

En abril del año siguiente, D. Felipe Ruiz Puente remite a D. Julián de Arriaga, con copia al Capitán General de las Provincias del Rio de La Plata, un inventario detallado del número, calidad y estado de los efectos franceses en el establecimiento de Malvinas.²⁹ El episodio de la ocupación francesa termina el 16 de enero de 1768, cuando Arriaga informa al Marqués de Grimaldi de la llegada a Cádiz de los oficiales y familias francesas que no han querido quedarse en las islas, solicitando instrucciones.³⁰

²⁷ AGS. Estado, Legajo 6957, *Recibo firmado por Bouganville en S. Ildefonso* con fecha 4 de octubre de 1766.

²⁸ AGS. Marina, Leg 0409, *Vegaflorida a Arriaga* de fecha 18 de octubre de 1766.

²⁹ AGS. Estado, Leg 6957, *Inventario remitido por D. Felipe Ruiz Puente*. de fecha 25 de abril de 1767. Estos son los epígrafes del detallado inventario:

- Géneros diversos
- Jarcias
- Útiles para curtir
- Embarcaciones: Dos goletas de 33 pies de largo y 11 de ancho
- Artillería, pertrechos y municiones: 4 cañones de a 24; 2 cañones de a 6; 8 cañones de a 3.
- Útiles necesarios: Cureñas, cuñas, atacadores, balas para todos los cañones, espoletas etc.
- 13 fusiles viejos
- 81 bayonetas
- 54 pistolas
- 36 sables de latón
- Instrumentos de toneleros, carpinteros, calafateadores, canteros y herreros
- Betunes, clavazones, herrajes, ropas y bayetas
- Capilla
- Medicinas y utensilios
- Bálsamos, tinturas, sales, polvos, aceites y ungüentos
- Anclas y Anclotes
- Víveres

³⁰ AGS. Estado, Leg 6957, *Carta de Arriaga a Grimaldi* de fecha 16 de enero de 1768.

DON FELIPE RUIZ PUENTE Y GARCÍA DE LA YEDRA ³¹

D. Felipe (véase la figura 2)³², nació en 1724 en El Almiñé, actualmente una pedanía de la comarca de Las Merindades de Burgos. Pertenecía a una familia hidalga asentada en esa localidad, en la que su padre D. Diego Ruiz Puente y Velasco poseía casa noble y tenía mayorazgo y capilla en la parroquia de San Nicolás de Bari, donde pasó su juventud hasta su traslado a Burgos para realizar sus primeros estudios, previos a su decisión de hacer carrera en la Real Armada.

La primera noticia vinculada a la Armada por su parte la tenemos en Aranjuez, el 12 de mayo de 1738, cuando el Infante Almirante General de la Armada da la siguiente orden: Guardias Marinas que he creado hoy día de la fecha: Dn Fhelipe Ruiz Puente. Dn Joseph Carriego y Azaque. Dn Pedro Gramini. Dn Matheo Calafat.³³ Advierte que, aunque por la Junta de Marina se le ha hecho presente que son dignos para la Plaza de Guardia Marina, no obstante se expedirán las órdenes por el Secretario, de manera que no puedan ser admitidos en la Compañía sin que antes justifiquen concurrir en ellos las circunstancias que se requieren para el ingreso en la misma.³⁴

D. Felipe debió justificar adecuadamente dichas circunstancias pues, al mes siguiente, D. Juan de Varas y Valdés, Intendente General del Departamento de Cádiz donde estaba ubicada la Compañía, comunicaba a D. Cenón de Somodevilla el enterado de la orden de asiento de guardias marinas a tres de los referidos: Dn Pedro Granini. Dn Matheo Calafat. Dn Fhelipe Ruiz Puente³⁵.

En 1740 aparece D. Felipe en sexto lugar de una lista de 24 Guardias Marinas considerados los más capaces y beneméritos para ser ascendidos a oficiales, de entre 102 existentes con plaza en la Compañía, con anotación del tiempo en que entraron en ella, las campañas realizadas y el paraje donde

³¹ AGS. Marina, Legs, 26, 27,29, 30, 31, 80, 81, *Ascensos y nombramientos* en las fechas expresadas.

³² Catálogo de pinturas del Museo Naval.

³³ Conviene hacer una breve referencia a la Institución del Almirantazgo en la Armada Española: En 1737, Felipe V nombraba por Real Decreto Almirante General de su Real Armada, a su hijo el Infante D. Felipe de Borbón, cuarto hijo suyo y de Doña Isabel de Farnesio, lo que le otorgaba el mando supremo de la Armada, con amplísimas atribuciones detraídas de la Secretaria de Marina. La Institución del Almirantazgo, de vida efímera e intermitente (1737-1748) en el periodo que nos ocupa, contaba con una Junta de Marina regulada por Real Orden, y órgano de gobierno de la Institución, cuyo secretario fue D. Cenón de Somodevilla, Marques de La Ensenada. Entre otras competencias, tenía el mando sobre los oficiales y empleados en la Real Armada, por lo que no es de extrañar su aparición en todo lo relacionado con nombramientos y ascensos durante ese periodo.

³⁴ AGS. Marina, Leg 80, *Ordenes del almirantazgo* de fecha 12 mayo de 1738.

³⁵ AGS. Marina, Leg 80, *Correspondencia con el almirantazgo* de fecha 24 de junio de 1738.



Figura 2

se hallan. D. Felipe figura con las siguientes anotaciones: numero 82 de la lista; tiempo en que sentó plaza: julio de 1738; campañas que ha hecho: 0; paraje donde se encuentra actualmente: Cádiz. Su comportamiento y aplicación debieron ser por tanto valorados, pues en marzo de 1741 desde el Palacio del Buen Retiro se remite orden del Infante Almirante General al Intendente de Cádiz, D. Juan de Varas, con la relación de Guardias Marinas promovidos a brigadieres y en ella figura D. Felipe.

En enero de 1751, el Marqués de la Victoria, D. Juan José Navarro de Viana y Búfalo, traslada la propuesta del Comisario General de las Brigadas de Artillería, D. Joaquín Manuel de Villena, sobre los empleos vacantes en ese cuerpo. Para la Ayudantía Mayor de Brigada del departamento de Cádiz propone en tercer lugar a D. Felipe Ruíz, Teniente de la 4ª Compañía del 5º Batallón. Es muy ilustrativa la nota que acompaña a la propuesta pues refleja fielmente su intensa actividad marinera durante estos años, anotada en su hoja de servicios: «...tiene de servicios doce años, seis meses, y catorce días, y diez meses primeros de Guardia Marina, los ocho siguientes de Alférez de fragata y el restante tiempo del empleo que hoy goza. Ha navegado desde el año 41 en las escuadras del mando del Director General Marqués de la Victoria, y de los Gefes D. Francisco Liaño y D. Cosme Álvarez hasta el 47 que pasó a Veracruz con destino en el León al mando del Capitán de Navío D. Julián de Pagués, y en La Havana fue nombrado en el Real Familia que hizo viaje a Cartagena por los caudales de Galeones, después en el Dragón donde se restituyó a Europa en el año pasado de 1750 y mandó un paquebote preso en el viaje de Veracruz. Se halló en el combate Cabo Sicié en el Navío El Brillante al mando de D. Blas de la Barreda en la escuadra al mando del Marqués de la Victoria contra la escuadra británica...»³⁶

Siendo Alférez de Navío, es destinado el 28 de julio de 1751 de Cádiz a Ferrol, y solicita relief (tiempo habilitado para que se le pueda pagar), uno de los pocos permisos pedidos durante su tiempo de servicio para detenerse en su casa aprovechando el trayecto. Ese mismo año, con fecha 5 de octubre, el Marqués de la Victoria le propone por «méritos, antigüedad y aptitud...» para ascenso a Teniente de Fragata. Y al año siguiente, el 4 de octubre de 1752 se produce el ascenso a Teniente de Navío con la siguiente orden: «Por quanto en atención a los méritos y servicios del Teniente de Fragata D. Felipe Ruiz Puente, he venido en promoverle al empleo de Teniente de Navío de mi Armada Real y el de Capitán de la 6ª compañía del octavo Batallón de Marina...». La orden incluye 75 nombramientos de distintos empleos y es dada directamente por el Marqués de la Ensenada sin tener en cuenta las

³⁶ AGS. Marina, Leg15, *Doc158* de fecha 25 de enero de 1751.

preceptivas propuestas que debían hacerse por los escalones intermedios, lo que provoca protestas de algunos de estos mandos. Con todo, evidencia que el prestigio profesional de D. Felipe era conocido en los altos niveles.

Por entonces, el Marqués de la Ensenada estaba en la cumbre de su poder y acumulaba cuatro secretarías, entre las cuales estaba la de Marina e Indias. A pesar de ello, el Marqués de la Victoria, director General de la Armada, al acusar recibo de esos nombramientos manifiesta su profunda queja por haberse hecho sin su conocimiento, según mandan las Ordenanzas de Marina «...privativas al Director se hayan tratado y finalizado sin la más mínima intervención mía...pongolo en la consideración de VE. A fin de que el Rey, enterado de esta humilde representación, se digne admitir mi reparo».³⁷ Protestas aparte, el caso es que en ningún momento se cuestionó la inclusión de D. Felipe en las promociones para ascenso por méritos, independientemente de la antigüedad.

En 1759, siguiendo la tradición familiar, solicita la concesión de hábito en una de las Órdenes Militares, para lo cual alega sus más de veinte años de servicio a S.M. sin interrupción. Instancia que el Marqués de la Victoria traslada al Ministro Arriaga con la siguiente recomendación: «... en atención a sus meritos y servicios: I como en el del Rey le ha contraído merito particular por el espacio de veinte años, acreditando con el mas celoso desempeño los encargos en que se ha ejercitado por sus superiores, la inteligencia y aplicación con que desde luego empezó a distinguirse...» Siéndole concedidos los Hábitos de la Orden de Santiago.³⁸

En una relación, fechada el 9 de enero de 1760, de los Tenientes de Navío de la Real Armada, figura D. Felipe Ruiz con la siguiente anotación «Es buen oficial con aplicación...». De hecho ya dos años antes, el Marqués de la Victoria, en ese momento Almirante al mando de la Escuadra de Cádiz, y en cumplimiento de una orden de S.M «... para que de los oficiales más sobresalientes en mérito y conducta que haya en cada una de las clases de Capitán de Fragata y Teniente de Navío, proponga a S.M. el numero de 20 a fin de que de él promueva su soberana justificación el que considere convenir al refuerzo de capitanes de navío y fragata...». y una vez más, por su prestigio profesional, le hace figurar en la lista para ascenso a Capitán de Fragata como uno de los veinte seleccionados de casi doscientos. Finalmente Arriaga envía, con fecha 19 de julio de 1760, la lista de los promovidos al ascenso «...Promoción de Marina hecha por el Rey en Despacho del día 6 de julio de 1760 para publicares en el 13 siguiente que debe hacer S.M...» y

³⁷ AGS. Marina, Leg 15, *Doc.* 627 de fecha 17 de octubre de 1752.

³⁸ AGS. Marina, Leg 20, *2ª parte, Doc.* 897 y 900, de fecha 27 de diciembre de 1759.

en la misma figura la promoción de Teniente de Navío a Capitán de Fragata de D. Felipe Ruíz Puente de entre una lista de 40.

En octubre de ese fecundo año, D. Joaquín de Aguirre, Mayor General de la Armada, propone para ayudantes mayores generales en los departamentos de Ferrol y Cartagena a varios oficiales, de entre ellos el Marqués de la Victoria elige a D Felipe Ruiz para dicho cargo en Ferrol (Arriaga comunica la orden de S.M. concediéndole el empleo de Ayudante Mayor General en ese Departamento).

En 1763, vacante el empleo de Mayor General de la Armada, Arriaga pide que le propongan de forma reservada tres Capitanes de Navío o de Fragata, los más hábiles para el desempeño del cargo. Desde Ferrol, el Conde de Vegaflores propone en primer lugar al Capitán de Navío D. Manuel Guirion, a quien se le concede el ascenso. En segundo lugar, al Capitán de Fragata D. Felipe Ruiz Puente, del que se da la siguiente anotación «... cuyo mérito, celo, inteligencia y demás circunstancias adaptadas para el desempeño de este empleo, las he reconocido en este oficial con entera satisfacción y aprobación mía, el tiempo que he mandado aquel departamento y la esquadra en que también se embarcó conmigo ejerciendo el mismo empleo». D. Felipe, como vemos, seguía teniendo gran prestigio ante sus superiores jerárquicos, cimentado además en un conocimiento directo de su persona al haber servido directamente bajo sus órdenes.

Al año siguiente, el Comandante General del Departamento de Cartagena, Teniente General D. Blas de la Barreda, en un informe reservado hace una propuesta de oficiales de todas las clases para su promoción, con noticia del mérito y conducta de todos ellos: Para Capitanes de Navío entre otros figura D. Felipe Ruiz Puente con la siguiente recomendación: «...es inteligente, de balor y buena conducta, de mucho Juicio y Prudencia por lo que le propongo para Capitán de Navío». Muy poco después, aparece en una relación de Oficiales de la Real Armada promovidos por el Rey, con fecha 19 de enero de 1766, de Capitanes de Fragata a Capitanes de Navío, siendo destinado al mando del navío El Guerrero. Ese mismo año se produce su nombramiento como Jefe de la Expedición destinada a tomar posesión de las Malvinas y como Gobernador de las mismas a las órdenes del de Buenos Aires.

El nuevo Gobernador, una vez tomada posesión de su destino, inició inmediatamente el reconocimiento por tierra y mar de las islas con dos objetivos: obtener la información necesaria para levantar un plano de las mismas, y encontrar el lugar exacto donde se habían establecido los ingleses, según las informaciones recibidas en la corte de Madrid del embajador en

Londres. D. Felipe intuyó que si su establecimiento estaba en la Isla de La Soledad, el de los ingleses debía estar en la otra isla, la Malvina Grande, de la que les separaba el estrecho de San Carlos.

Inicialmente por tierra, se encarga de reconocer toda la Gran Malvina D. Miguel Bernazani, Ministro de la Real Hacienda que se ofreció voluntario. Le acompañó el Oficial de Artillería D. Francisco de Orduña y, aunque no lograron el objetivo primordial de encontrar la ubicación del establecimiento inglés, proporcionaron al Gobernador útiles noticias de todo aquel terreno, con señalamiento de posibles puertos naturales y bahías, detalles que le permitieron ir dibujando un plano de la isla. Una vez que pudo disponer de los medios necesarios, ordenó el reconocimiento por mar y dictó una pormenorizada Instrucción, según la cual designaba al Teniente de Infantería D. Mario Plata jefe de la expedición de reconocimiento con órdenes de visitar todos los puertos y bahías de las islas. Para ello ponía a su disposición la goleta de S.M. San Felipe, a cuyo Capitán D. Ángel Santos y tripulación ordenaba expresamente que «...obedezcan ciegamente al expresado teniente de infantería D. Mario Plata en todo lo que no sea puramente peculiar de la navegación y maniobra...»³⁹

D. Felipe, de acuerdo con las órdenes recibidas, informaba a su superior el Gobernador de Buenos Aires, Teniente General D. Francisco de Paula Bucarelli y paralelamente a la corte española, en concreto a la Secretaria de Estado. La Goleta San Felipe hizo dos viajes de reconocimiento. En el primero se encontró en el estrecho de San Carlos que divide la Isla de Soledad con la Gran Malvina, a una fragata inglesa fondeada, cuyo capitán le impidió continuar, obligándole a retirarse para «...que me dijese de su parte que estas Islas estaban poseídas por ellos...y que esto mismo no tardaría mucho en venir a decírmelo en persona con dicha fragata...», amenazando con arrestar al Capitán Santos y toda la tripulación «...y que ahora no lo

³⁹ En esas instrucciones incluía el procedimiento a seguir en caso de encontrar establecimientos o embarcaciones extranjeras, requiriendo en debida forma el motivo por el que navega en esos mares, «... reconviéndole que absolutamente no puede hacerlo sin expresa licencia de S.M. Catholica...y le amonestará que inmediatamente se retire de estos Dominios y mares y se abstenga en lo sucesivo de volver a ellos sin dicho Superior permiso, penas de que será responsable de todas las consecuencias que de ello se originen...». Finaliza esas instrucciones con la siguiente recomendación: «... Cumplida en todo su comisión con el tino y discreción que fio de su acreditado zelo y conducta, haciendo sobresalir oportunamente en todo lance la Política de moderación que nos es natural; se restituirá inmediatamente a este Puerto, o a otro de su cercanía para informarme de las resultas, a fin de que yo pueda dar puntual cuenta a la superioridad». Instrucciones que son fiel reflejo del carácter personal y de la experiencia en el ejercicio del mando adquirida en sus años precedentes de servicio en la Real Armada.

hacía para que pudiese venir a traerme el recado...». Recado que D. Mario Plata trasladó puntualmente al Gobernador, quien no perdió la calma y ordenó reanudar el reconocimiento.

Para el segundo viaje D. Felipe entregó a D. Mario Plata dos cartas para «el Capitán de la Fragata Inglesa nombrada el Tamer Dn Antonio Hunt» y «al comandante o Magistrado de Puerto Egmont, remitida al propio tiempo que la antecedente en inteligencia de que fuese sujeto diferente». En ambas expresaba de forma contundente la postura de S.M. Carlos III sobre aquellas aguas y dominios, a la vez que trasladaba su queja por el trato recibido por el Oficial Santos, impropio de un Oficial de honor. Y continuaba D. Felipe con la orden siguiente «practicadas estas diligencias y admitidas las respuestas, que por escrito o de palabra le diese dicho Capitán, proseguirá su principal Comisión, que es...la visita y reconocimiento de los Puertos Bahías...». El principal objetivo era encontrar el asentamiento inglés. La respuesta del Capitán Hunt a ambas cartas es la siguiente:

«Señor. He recibido sus Cartas por el Oficial, haciéndome saber, que estas Yslas y Costas pertenecen a el Rey de España su amo: en respuesta ve lo que digo yo a Vm que las dichas Yslas son de S.M. Británica mi Señor, por derecho de descubierta; y los que sean Vasallos de cualquiera otra Potencia no pueden tener derecho para estar establecidos en las dichas Yslas sin licencia de S.M. Británica, o sin tomar el permiso de aliarme y habiéndose de sujetar ellos mismos a este Gobierno, como Vasallos de la Corona de la Gran Bretaña. Por lo que yo en nombre de S.M. y de su orden, amonesto a Vm dege las dichas Yslas, procurando avilitarse lo mejor que pueda para remover sus efectos, para lo que se dan Seis meses de tiempo, que deben contarse desde la fecha de esta , a la expiración de cuio termino debe Vm esperar marchar según se ha acordado. Señor. Antonio Hunt- Yslas de Falkland. Diciembre 10 de 1769».

La respuesta escrita estaba en la misma línea de soberbia que la de carácter verbal y contenía explícitas amenazas que fueron importantes para justificar en las posteriores negociaciones del Embajador Masserano en Londres la orden de Bucarelli de expulsar a los ingleses de Puerto Egmont, un episodio que excede los límites de este trabajo.⁴⁰

Todavía hubo un tercer viaje y carta de D. Felipe, «dirigida en derecho al puerto de su establecimiento» y una respuesta del Capitán Hunt ra-

⁴⁰ AGS. Estado, Leg 6979, *Copia exacta de la Instrucción, Cartas y más papeles, que con motivo del Descubrimiento del Establecimiento de los Ingleses en las Islas Malvinas, se han producido entre el Gobernador de ellas, y demás Oficiales que se expresan a saber: de fechas noviembre y diciembre de 1769.*

tificando lo dicho antes. Esta segunda entrega permitió a D. Mario Plata un reconocimiento detallado del puerto, del establecimiento y de sus accesos, corrientes marítimas y vigilancia. En su informe final al gobernador indica que dicha colonia consiste en siete casas habitadas y describe detalles de la fortificación con algunas piezas de artillería y en el puerto de las fragatas Tamer y Favorite, cuyas tripulaciones calcula en unos ochenta hombres.

Paralelamente y desconocedor de las acciones de Ruiz Puente para descubrir el lugar donde se habían asentado los ingleses, Bucarelli ordena una expedición de reconocimiento a cuyo frente pone a D. Fernando de Rubalcaba, Capitán de la fragata Santa Catalina, que junto con el Chambequin Andaluz y el Bergantín San Francisco de Paula, se dirigen a la búsqueda del establecimiento inglés, acompañados de la fragata Santa Rosa. Dicho reconocimiento completó la información del Gobernador, sobre todo con la puntualización de que eran tres las fragatas inglesas presentes y que el puerto disponía de artillería, concretamente 8 cañones de grueso calibre y 4 más pequeños.⁴¹ Una información que sería de vital importancia en la posterior expedición para expulsar a los ingleses de Puerto Egmont ordenada por Bucarelli y dirigida por D. Juan Ignacio de Madariaga, donde D. Felipe tendría un papel secundario de simple apoyo.

En la embarcación Santa Rosa, Ruiz Puente envía de vuelta a Bucarelli la información disponible advirtiéndole lo innecesario de la expedición de Rubalcaba. También le pide permiso para quedarse con parte de la fuerza que acompaña a Rubalcaba, a la vista de las amenazas de Hunt, y solicita instrucciones expresas para hacer frente a la situación. Acompaña sus cartas con una descripción pormenorizada de las islas y especialmente del establecimiento inglés, fortificaciones y accesos (51 grados, 3 a 4 minutos de latitud Meridional, a 12 a 14 leguas del estrecho que separa las dos islas y de 30 a 32 de su puerto), acompañando a su pormenorizado informe de un plano (posiblemente el que figura en el Archivo de la Biblioteca Nacional de España, dada la coincidencia de los datos).⁴²

Aún le quedaba a D. Felipe un último servicio que prestar a la Corona como Gobernador, seguramente muy a su pesar, pero sin queja alguna y dando muestras una vez más de disciplina, buen hacer y espíritu de servicio a su Rey. Tras la expulsión de los ingleses, España constató la fragilidad del apoyo francés a un eventual enfrentamiento con Inglaterra por aquellas islas. Consciente de ello, Carlos III buscó un entendimiento que evitara la guerra y fruto de las negociaciones fue la conocida «Declaración Masserano», con

⁴¹ AGS. Estado, Leg 6979, *Carta de Bucarelli a Arriaga*, de fecha 31 de enero de 1770.

⁴² AGS. Estado, Leg 6978, *Cartas de Ruiz Puente a Bucarelli* de fechas 31 de diciembre de 1769 y 18 de febrero de 1770.

la que se alcanzó un acuerdo entre las dos potencias. En virtud de tal acuerdo hubo que aceptar la restitución de Puerto Egmont a los ingleses en las mismas condiciones en las que habían sido expulsados. El proceso se inició con la entrega, en febrero de 1771 por el embajador Masserano al ministro Rochford, de la copia de las órdenes dadas a Ruiz Puente y al Gobernador de Buenos Aires para la restitución de Puerto Egmont y la devolución de los efectos que dejaron allí tras ser expulsados. El ministro inglés pide también que algún oficial, que no sea el Gobernador, vaya a darles posesión del lugar con todas sus pertenencias. Rochford comunica la composición de la escuadra que se va a desplazar allí, a cuyo frente estará el Capitán Scott, formada por los siguientes buques: Juno de 30 cañones y 220 hombres. Hound con 12 cañones y 125 hombres. Florida, buque de aprovisionamiento con 40 hombres, teniendo previsto llegar en octubre para dar tiempo a España a tomar sus disposiciones.⁴³

Desde la Secretaria de Estado se emiten órdenes por triplicado con las disposiciones necesarias para que las exigencias inglesas acordadas en la «Declaración Masserano» se cumplan puntualmente. La primera copia salió de Ferrol con el Bergantín El Hopp, la segunda desde Coruña por un correo marítimo y la tercera desde Cádiz. De todo ello informa Grimaldi a Masserano ante la reticencia de los ingleses a ser ellos los portadores de los duplicados de las órdenes dadas al Gobernador Ruiz Puente, con quien bajo ningún concepto querían tener contacto por la cuestión del derecho sobre aquel lugar, al que jamás pensaban renunciar.⁴⁴ En cumplimiento de dichas órdenes, D. Felipe tomó las disposiciones necesarias para que la restitución se hiciera sin contratiempos: Nombró al Oficial de Artillería D. Francisco de Orduña para la entrega, sin banderas, de Puerto Egmont al Capitán Scott; y al ministro de la Real Hacienda D. Miguel Bernazani para la restitución de todos los efectos trasladados desde Buenos Aires y Puerto de la Soledad al establecimiento inglés. Se firman todos los inventarios el 31 de octubre de 1771.

En febrero del año siguiente, el ministro Rochford comunica a Masserano la llegada a Inglaterra del buque La Florida desde Puerto Egmont con la información de haberse efectuado la entrega en los términos acordados, incluyendo una carta de D. Miguel Bernazani con los detalles de la entrega. Este fue el último servicio relevante que Ruiz Puente realizó como Gobernador de las Malvinas, lugar inhóspito, sin recursos, desprovisto de las mínimas comodidades y alejado de la península y de su punto de apoyo, Buenos Aires. Y lo hizo una vez más con la disciplina e inteligencia que

⁴³ AGS. Estado, Leg 6980, *Cartas de Masserano a Grimaldi* de fecha 23 de febrero y 9 de marzo de 1771.

⁴⁴ AGS. Estado, Leg6980, *Carta de Grimaldi a Masserano* de fecha 29 de marzo de 1771.

se habían puesto de manifiesto a lo largo de su carrera en la Real Armada. Sin mayores vicisitudes, en 1773 se le ordenó regresar a la península como Intendente General del Departamento de Cádiz, siendo ascendido a Jefe de Escuadra al poco de su regreso. Murió en Chiclana, donde había fijado su residencia, en 1779.

LA EXPEDICIÓN

Como hemos visto, el 17 de octubre de 1766 partía de Ferrol rumbo a Montevideo la expedición compuesta por las Fragatas Liebre y Esmeralda, junto con otras embarcaciones menores, al mando de D. Felipe Ruiz Puente para tomar posesión en nombre del Rey Católico Carlos III de las Islas Malvinas. Los preparativos de las embarcaciones y la designación de mandos y dotaciones (tripulaciones y guarniciones), se habían hecho con rapidez.

En marzo de 1766, D. Juan Gerbant, Intendente General del Arsenal de Cádiz, informa a Arriaga que la fragata Esmeralda está lista para hacerse a la vela detallando los oficiales, tripulación y guarnición con que sale hacia el puerto de Ferrol, al mando de D. Joseph Luis de Sierra. En total son 378 hombres, incluidas dos Cías de Infantería de Marina. A su llegada a Ferrol se da orden para su desarmado, habilitación o carena para estar lista a cualquier destino.⁴⁵ En abril llega a Ferrol la fragata Liebre, procedente de La Habana, con carga de caudales y azúcar al mando de D. Miguel de Aranguren.

Dada la orden, en junio, al Comandante General Vegafloreda de tener dispuesta una fragata con tripulación para Río de la Plata, este informa que ha designado a la fragata Liebre y se inician los preparativos de carenado, velamen, armamento y tripulación. La tarea se encomienda a D. Pedro de Hordeñana, Intendente General de Marina responsable del Arsenal, que informa directamente a Arriaga y se lo toma muy en serio⁴⁶.

⁴⁵ AGS. Marina, Leg 446, *Expediciones a Europa* de fecha 21 marzo de 1766.

⁴⁶ «Reconocimiento hecho hoy de la fragata de S.M. nombrada Liebre de orden del Sr D. Pedro de Hordeñana, de la Orden de Santiago, del Consejo de S.M., Intendente General de Marina y de este Departamento. Comunicada por el ministro de arsenales D. Manuel de Zalvide, y obras que nosotros, D. Jaime Saloman, Alférez de Navia y Capitán de Maestranzas, D. David Howell constructor, D. Ciprian Chanart, Alférez de Navío y Ayudante de construcción, D. Thomas Wilhams, D. Juan Hughs y D. Juan Logham también Ayudante de Construcción, consideramos precisas y suficientes para que este Bajel haga viaje al Río de la Plata, para donde está destinado según se nos ha dicho», a continuación describen el estado de la bodega, sollados, segunda cubierta, alcázar castillo y obras exteriores.... «en estos términos consideramos la fragata Liebre, capaz de hacer viaje al Río de la Plata y para otro cualquiera». Lo firman todos y «también con mi asistencia D. Manuel de Zalvide». AGS. Marina, Leg 0409, *Acta de reconocimiento de fecha 27 de junio de 1766*.

D. Pedro de Hordeñana informa a Arriaga sobre su duda de si, además de tripulación llevarán también guarnición, lo que elevaría el total de individuos a unos 475 y ofrece la Esmeralda para mayor desahogo. También comunica que el Comandante General le apremia para estar navegando a mediados del próximo agosto.⁴⁷ Recibida la orden de que se prepare también la fragata Esmeralda con el mismo objeto, el Comandante General se compromete a que ambas embarcaciones estén dispuestas para agosto. Los trabajos en el Arsenal se intensifican y, con fecha 30 de julio, Vegaflorida informa a Arriaga que la Liebre y Esmeralda tienen las obras concluidas aunque este comunica que no se acelere su apresto por haberse retrasado su salida a setiembre.⁴⁸

Con relación a los nombramientos de mandos para ambas fragatas, inicialmente se designa a D. Matheo de Collado y D. Joseph Trezo. Como Comandante de la expedición a D. Gerónimo de Agromedo y su segundo a D. Juan Cornejo. En agosto, Vegaflorida informa a Arriaga que D. Gerónimo de Agromedo alega enfermedad tras haber tomado posesión de su mando, y presenta documentos del cirujano solicitando su relevo, que es aceptado por el rey. Por fin, el 17 de setiembre se comunica al Comandante General Vegaflorida la decisión de designar a D. Felipe Ruiz Puente como jefe de la expedición, aunque su cargo firmado por el rey llegará en fechas posteriores. He aquí el texto de su nombramiento, reproducido en su integridad por reflejar el pensamiento del monarca sobre aquellos acontecimientos:

«El Rey a D. Phe Ruiz Puente Capitán de Navío de mi R. Armada: Pertenecientes a mi Corona las Islas Malvinas, donde modernamente se ha formado un establecimiento por los franceses y convenido S.M. Chrisnianisima evaquarlas en consecuencia, a mi R. derecho, he resuelto que paséis con las fragatas Liebre y Esmeralda a vuestro mando a las referidas Islas, que os sean entregadas por el Gobernador que en ellas se encuentra en«... de las ordenes de aquel soberano que con vos se le remiten. I hallándome enterado de vuestros servicios juicio y acreditada conducta, he tenido a bien elegirlos

⁴⁷ Respecto a las dotaciones de los buques, en la Armada se ha denominado tradicionalmente «tripulación», al conjunto de hombres de mar que componen la plantilla de un buque de guerra para su gobierno; mientras que el nombre de «guarnición», se reserva para la tropa embarcada perteneciente a Infantería de Marina, a las Brigadas de Artillería de la Armada o al Ejército. La suma de ambos constituye la dotación del buque.

⁴⁸ Más adelante da orden de que se formen sus tripulaciones con las de los navíos Campeón y Guerrero. Este último había llegado al puerto de Ferrol el 30 de agosto, bajo el mando de D. Felipe Ruiz Puente procedente de Cádiz. AGS. Marina, Leg 446, *Expediciones a Europa* de fecha 30 agosto de 1766.

y nombraros para esta Comisión y subsecuente mando de aquellas Islas en calidad de Gobernador de ellas; en cuya... os ordeno que hacia... luego a la vela y con escala en Montevideo proveeros allí de los víveres y demás efectos para auxilios de que en separada orden se os instruye, y convenido con el Gobernador y Capitán General de la Provincia de Buenos Aires, a cuyas órdenes debéis estar, declarando como ahora declaro el Gobierno de las Malvinas dependiente de aquella Capitanía General con la correspondencia y providencias ulteriores que convenga establecer, os dirijáis a las enunciadas Islas Malvinas, y inmediatamente que lleguéis presentéis a su actual Gobernador la orden que lleváis de S.M. Christianísima para que os entregue aquella posesión y verificado ese acto procedáis a los relativos a él. También os prevengo que a todos los individuos que allí se encuentren de cualquier clase, oficio, o condición que sean que quieran quedarse bajo mi Dominio los admitáis en los mismos términos...y sueldos con que se hallan por su actual Constitución, y que disponga igual que en las citadas fragatas se embarquen para ser transferidas a Europa las familias y demás individuos franceses que no se acomoden a quedar en las Malvinas. Por tanto mando a todos los oficiales, ... sargentos, cabos, soldados y demás dependientes de las expresadas Islas Malvinas que convivan y existiesen en ellas os respeten y reconozcan por su Gobernador obedeciendo las ordenes que les dieseis de mi servicio por escrito y de palabra sin replica ni dilación y que os guarden y hagan guardar todas las preeminencias y gracias que os tocan y ve así mi voluntad»⁴⁹.

Vistas las fechas en que se comunica la decisión favorable a Ruiz Puente y el propio nombramiento, es obvio que la designación de los implicados en la expedición se iba a hacer previa a la del jefe de la misma. De manera que cuando tomó el mando el 24 de setiembre lo hizo con todos los miembros ya designados, por lo que no tuvo la oportunidad de dar su opinión sobre ninguno de sus subordinados. Sin embargo, la elección de esos componentes no se hizo a la ligera. Baste el ejemplo de D. Miguel Bernazani, persona de confianza de D. Felipe. Es D. Pedro de Hordeñana quien propone a Arriaga al Oficial Primero de Contaduría de Marina, destinado en el Arsenal de Ferrol, D. Miguel de Bernazani, para desempeñar ese cargo en la expedición. Dicha propuesta se somete a la aprobación del rey, que da su consentimiento para «el ministerio de las fragatas Liebre y Esmeralda destinadas a Buenos Aires y de los demás baxeles de S. M. que haya en aquellos parajes». En el traslado de la orden de nombramiento se le previene

⁴⁹ R.O. *nombramiento de Ruiz Puente*. Dada en San Ildephonso a 4 de Octubre de 1766. Yo el Rey. D. Julián de Arriaga. AGS. Estado, Leg 6962, Doc. 55.

expresamente que debe quedarse en las Malvinas para hacerse cargo de los objetos pertenecientes a la Real Hacienda, bajo las órdenes del Gobernador y con objeto de recibir de los franceses cuanto allí existe.⁵⁰

Sin entrar en detalles, sí son interesantes, y merecedores de no caer en el olvido, los nombres que componían la dotación de ambas fragatas y que figuran en los Manifiestos de ambos buques y en las relaciones enviadas a Arriaga por el Comandante General⁵¹. De su análisis se deducen algunas consideraciones, consecuencia de tratarse de una expedición destinada a un lugar muy lejano, bastante inhóspito y con voluntad de permanencia, lo que implicaba un largo viaje con las incomodidades propias. Es evidente la cuidadosa elección del mando y las tripulaciones de las dos fragatas, con algunos viejos conocidos de Ruiz Puente. También destaca la existencia de una fuerte guarnición compuesta por un capitán, un teniente y 144 individuos de tropa de Infantería de Marina, así como un oficial de artillería y 25 artilleros de las Brigadas de Artillería. No debemos olvidar que la presencia inglesa por aquellos lugares aconsejaba fortificar el establecimiento español y estar prevenidos para cualquier contingencia.

En la correspondencia entre Vegaflorida y Arriaga se aprecia la decisión de llevar un considerable equipo de cirujanos «por si fueran necesarios para servir en las Islas» y la explícita orden de embarcar el doble de lo

⁵⁰ AGS. Marina, Leg 156, *Orden de Arriaga a Hordeñana* de fecha 8 octubre de 1766. En el ANEXO I se reproduce el Manifiesto del estado con que sale a navegar la Fragata Liebre firmado por Ruiz Puente el 17 de octubre de 1766, día en que se hizo a la vela. En el ANEXO II se reproduce el Manifiesto de la Fragata Esmeralda firmado por D. Mateo Collado.

⁵¹ Fragata Liebre. Oficiales Mayores: Comandante el Capitán de Navío D. Felipe Ruiz Puente. Capitán de Fragata D. Manuel Cornejo. Teniente de Fragata D. Cayetano García. Alférez de Navío D. Manuel de Pando. Otro D. Antonio de Torres. Alférez de Fragata D. Juan de Gobantes. Contador D. Vicente Ramírez Carballo. Maestre de Jarcia D. Antonio de Castro. Capellán D. Félix de Paz. Primer cirujano D. Diego Duran. Segundo Ídem D. Pablo Boer. Otro D. Ignacio Donadeo. Ministro de la expedición destinado a serlo de la R. Hacienda en las Islas Malvinas D. Miguel de Bernazani. Guarnición: Capitán de Compañía D. Miguel Garnica y 99 individuos de infantería. Destacamento del Real Cuerpo de Artillería con 9 individuos. Transporte: Ingeniero extraordinario D. Estevan O' Brien y su mujer.

Fragata Esmeralda. Oficiales Mayores: Comandante el Capitán de Fragata D. Mateo Collado. Teniente de Navío D. Manuel Meléndez. Alférez de Navío D. Diego de Mendoza. Alférez de Fragata D. Antonio Posadas. Otro D. Pedro Copete. Contador D. Antonio de Azar. Maestre de Jarcia D. Domingo de la Cuesta. Capellán D. Emeterio Ferranz Rabuña. Primer Cirujano D. Pedro Temprado. Segundo Habilitado D. Manuel Carrasco. Otro D. Antonio Camino. Ministro destinado a seguir con la fragata y razón de los baxeles existentes en Buenos Aires, el oficial de 2ª clase D. Joseph de Arostegui. Guarnición: Alférez de Navío y Teniente de Infantería D. Joseph de Puertas y 45 de individuos de infantería. Transporte: Ingeniero extraordinario D. Joseph de Borja. Alférez de Artillería D. Francisco de Orduña y 25 de tropa de artillería. AGS. Marina, Leg 409, *Doc. 104* de fecha 18 de octubre de 1766.

habitual en cuanto a medicinas⁵². También merecen atención las dos fragatas empleadas para la expedición, de las que los Manifiestos proporcionan nutrida información⁵³.

Ambas fragatas habían sido construidas siguiendo en parte las recomendaciones que en 1752 elaboró la Junta de Constructores en su intento de fijar las características, los materiales y los detalles de los componentes para los distintos modelos de buques a construir, concretamente y para las fragatas, en los astilleros de Cádiz y Cartagena⁵⁴. La Fragata Liebre había sido botada el 26 de julio de 1755 en el astillero de La Carraca, en Cádiz, junto a otras tres, todas ellas de 26 cañones de a 12, y según plano y medidas de D. Jorge Juan dadas al constructor D. Matheo Mullan, encargado del astillero. Su comportamiento en el mar es bueno, como lo atestigua el Capitán de Fragata D. Juan Ignacio Ponce de León encargado de las pruebas: «...comportamiento es bueno y muy descansada en balances y cabezadas, motivo por el que no hace por los palos ni jarcias»⁵⁵. En 1756 se produce el relevo en el mando de la fragata, saliendo D. Juan Ignacio Ponce de León y ejerciendo el mando de la misma a partir de ese momento D. Pedro Castejón en 1756, D. Martín de Laztarría en 1758, D. Alejo de Rubalcaba en 1759 y D. Jacinto de Arostegui en 1760, con quien la encontramos en Chile en 1763 y de vuelta a la península tres años después bajo el mando de D. Miguel de Aranguren⁵⁶.

⁵² AGS. Marina, Leg 409, *Correspondencia entre Arriaga y Vegafiorida* de fecha 27 de setiembre y 30 de octubre de 1766.

⁵³ El tipo de buque elegido para la expedición fue sin ninguna duda la fragata, pues el navío de línea que era un buque de potencia superior destinado a combatir encuadrado en una línea, no encajaba en la misión para la que iba destinada aquella expedición sin contemplar en principio la posibilidad de combate. La fragata era un buque de guerra que presentaba unas ventajas importantes. Era más ligero, con más capacidad de maniobra, mayor velocidad y con una potencia de fuego no despreciable aunque ni la Liebre ni la Esmeralda eran fragatas de porte demasiado grande. Las dos eran de una cubierta y menos de 40 cañones, lo que permitía bajas estructuras y, en consecuencia, ser más ligeras y veloces. La mayor altura de su batería posibilitaba además hacer uso de su potencia de fuego aún con mar gruesa. Al tener suprimidas las estructuras superiores dejaba la cubierta más despejada, circunstancia a tener en cuenta en un largo viaje con numerosa guarnición, además de facilitar la maniobra de velas y cañones.

⁵⁴ En cada departamento había un arsenal definido como «conjunto de edificios así en tierra como en el agua propios para la construcción y carenas de los vajeles, para su mejor conservación y resguardo, igualmente que de cuantos pertrechos, municiones, materiales y géneros se necesitan para los mismos buques y demás fines del servicio de la Armada». En los arsenales españoles siempre hay un astillero, aunque en teoría se trate de una instalación independiente y haya astilleros fuera de los arsenales. MERINO NAVARRO, José Patricio: *La Armada Española en el S. XVIII*. Ed. Fundación Universitaria Española. Madrid 1981, p. 25.

⁵⁵ *Las Fragatas de vela de la Armada Española 1600-1850*. Enrique GARCÍA-TORRALBA PÉREZ. Ed. online 2013, p. 218.

⁵⁶ AGS. Marina, Legs 18, 20, 22, *Mandos de buques*, de fechas 1756, 1758, 1759, 1760, 1763, 1766.

En cuanto a la Fragata Esmeralda, fue construida y botada bajo las mismas recomendaciones, en el astillero de Cartagena hacia 1756. De dimensiones algo menores, manifiesta también un armamento menor, únicamente 24 cañones de a 8.

Fue esta una expedición que, como se ha indicado, salió de Ferrol para dirigirse a Montevideo como puerto de apoyo, donde esperaba Bouganville con las órdenes de entrega dadas por el Ministro de Estado Choiseul, quien se unió a la misma para seguir hasta las Malvinas. Allí se procedió a la entrega del establecimiento y efectos, sin ceremonia alguna que pudiera interpretarse como traspaso de derechos y mucho menos de soberanía. Respetando el acuerdo alcanzado meses atrás en Madrid, quedó claro que se trataba de un establecimiento francés en tierra ajena de dominio exclusivo de la corona española. Desde allí, mientras Ruiz Puente permanecía en el puerto de la Soledad, la expedición continuó hasta Buenos Aires para dar cuenta al Gobernador Bucarelli del cumplimiento de la orden de tomar posesión de las Malvinas, novedades que este traslada al Secretario Arriaga comunicándole la llegada a puerto con fecha 27 de abril de 1767, una vez cumplida la misión.⁵⁷

CONCLUSIONES

Durante el reinado de Carlos III y gracias a los esfuerzos precedentes del Marqués de la Ensenada en restaurar el poder de la Marina y sanear las cuentas de la Real Hacienda, España pudo defender con eficacia sus dominios en América y el comercio con aquellas colonias. La visión de futuro de Ensenada hizo posible que, cuando sucedieron los hechos de la ocupación francesa de las Malvinas y posteriormente la inglesa, se pudiese reaccionar con rapidez, disponiendo de los medios materiales y humanos necesarios pues España tenía una Marina con la capacidad suficiente y pudo contar con los ingredientes y requisitos para organizar una expedición de aquellas características.

Sin embargo España, aun cuando mantenía las fuerzas suficientes para defender esas posesiones y su comercio, no las tenía para enfrentarse en solitario con Inglaterra en una guerra; dependía para ello del apoyo francés, teóricamente garantizado por los Pactos de Familia, pero del que en el conflicto suscitado por estas islas se vio muy pronto su falta de seguridad.

Tampoco Inglaterra, inmersa en el conflicto con sus colonias en América del Norte que requería todo su esfuerzo, tenía en ese momento

⁵⁷ AGS. Marina, Leg 156, *Carta de Bucarelli a Arriaga* de fecha 27 de abril de 1767.

demasiado interés en unas islas alejadas y difíciles de apoyar, que le exigía detraer fuerzas necesarias en otros escenarios. Por esta razón, y después de la expulsión de los ingleses de su asentamiento en Puerto Egmont por Bucarelli, ambos países llegaron a un acuerdo plasmado en la conocida Declaración Masserano, en virtud de la cual se les restituía en la situación anterior a su expulsión; asentamiento que poco después volvían a abandonar, esta vez voluntariamente aunque con la expresa declaración de sus derechos irrenunciables sobre esas islas.

Con el final del reinado e inicios del de Carlos IV, las capacidades de la Hacienda disminuyeron drásticamente y con ello las de la Marina, que se vio reducida a dimensiones mucho más modestas por falta de recursos y sucesivos reveses. En ese momento comenzó la pérdida de las colonias americanas mediante un largo, complejo y doloroso proceso, siendo el abandono definitivo de las Malvinas en 1811 uno de los primeros episodios.

BIBLIOGRAFÍA

- ANDERSON, M.S: *Guerra y sociedad en la Europa del Antiguo Régimen, 1618-1789*. Editorial Ministerio de Defensa. Madrid, 2010.
- BARCIA TRELLES, Camilo: *El problema de las Islas Malvinas*. Editorial Nacional. Madrid, 1953.
- DEL CANTILLO, Alejandro: *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbón desde el año 1700 hasta el día (1842)*. Imprenta de Alegría y Charlin. Madrid, 1843. B^a del AGS.
- DOMÍNGUEZ NAFRÍA, Juan Carlos: «Perfiles institucionales del Almirantazgo en España», en *Instituto de Historia y Cultura Naval*, número 42. Madrid, 2003.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Editorial Ariel. Barcelona, 1988.
- FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes: *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*. Editorial el Economista. Madrid, 2011.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique: *La Artillería Naval Española en el siglo XVIII*. Editorial Ministerio de Defensa. Madrid, 2010; *Las fragatas de vela de la Armada Española 1600-1850 (su evolución técnica)*. Edición online, 2013.
- GIL MUNILLA, Octavio: *Malvinas, el conflicto anglo-español de 1770*. Anuario de estudios americanos número 18, Tomo IV. Serie 1^a. CSIC. Sevilla, 1948.
- GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, Carlos: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. Editorial Naval. Madrid, 1988.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, Ignacio: «El navío de tres puentes de la Armada Española», en *Revista de Historia Naval*, número 9. Madrid, 1985.
- HERRERO GIL, M^a Dolores: «Juan Ignacio de Madariaga Arostegui: una vida al servicio de la Real Armada», en *Revista de Historia Naval*. Madrid, 2012.
- MARAVALL, Jose Antonio: *Estudios de la historia del pensamiento español (Siglo XVIII)*. Editorial Mondadori. Madrid, 1991.
- MARÍAS, Julián: *La España posible en tiempos de Carlos III*. Editorial Planeta. Barcelona, 1988.
- MARTÍN BERRIO, Raúl: *Las Malvinas en las relaciones internacionales del Atlántico Sur*. Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 1988.

- MERINO NAVARRO, Jose Patricio: *La Armada Española en el Siglo XVIII*. Editorial fundación universitaria española. Madrid, 1981.
- MOLAS RIBALTA, Pere: *Manual de Historia de España. Edad Moderna*. Editorial Espasa Calpe. Madrid, 1988.
- OZANAM, Didier: *Política y amistad: Choiseul y Grimaldi. Correspondencia particular entre ambos ministros (1763-1770)*. Separata del Congreso Internacional sobre *Carlos III y la Ilustración*. Madrid, 1989.
- WALKER, J. Geoffrey: *Política española y comercio colonial 1700-1789*. Editorial Ariel. Barcelona, 1979.