

CENTRO ITALIANO PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI



Profumi di terre lontane.
L'Europa e le “COSE
nove”

Atti del Convegno Internazionale di Studi
Portogruaro 24-26 settembre 2001

a cura di SIMONETTA CONTI

BRIGATI Genova 2006

INDICE

SIMONETTA CONTI e CLAUDIO ROSSIT	pag.
<i>Presentazione</i>	V
GABRIELLA AMIOTTI	
<i>Teopompo, FG rHist.75C JAC.: Storie di un altro mondo, storie da un altro mondo</i>	1
STEFANO ANCILLI	
<i>L'evoluzione e le modificazioni del paesaggio agrario del Lazio causate dalle colture americane dal XVIII secolo ad oggi</i>	7
SIMONETTA BALLO ALAGNA	
<i>Per una riscoperta della Polinesia: il Journal des Iles di Victor Segalen (1878-1919)</i>	23
FRANCESCA ROMANA CAMAROTA	
<i>Nuovi profumi e nuovi sapori nella natura morta europea dal XVII al XVIII secolo</i>	37
MICHELE CASSESE	
<i>Popolazioni indigene e missione ai «pagani» in N.L. von Zinzendorf e i Fratelli Moravi nel settecento</i>	43
LAURA CASSI	
<i>Toponomastica e Grandi Navigatori</i>	77
MICHELE CASTELNOVI	
<i>«Non hanno armi»: indios nudi e disarmati. La costruzione di un mito geografico nei cronisti della scoperta dell'America</i>	83

- SIMONETTA CONTI
*Un «anomalo» viaggiatore spagnolo nel '700 illuminista:
Concolocorvo ed il Lazarillo de Ciegos Caminantes* 107
- ANNALISA D'ASCENZO
Il Profumo dello zafferano di Navelli 137
- BRUNA DEL FABBRO
Le Carte nautiche delle Americhe nell'Atlante di Iacob Colom (1668) 147
- ANDREA FAVRETTO e GIANFRANCO BATTISTI
*Il telerilevamento come contributo alla conoscenza del territorio:
analisi di un caso concreto* 153
- PAOLO ROBERTO FEDERICI
*La spedizione geodetica francese del XVIII secolo alla linea
equinoziale e lo sviluppo della scienza in sud America* 169
- GIUSEPPE FORNASARI
*«I poveri in America latina evangelizzano i gesuiti».
Riflessioni sull'alterità come problema storiografico* 185
- RICCARDO FRIOLO
*Lo sviluppo storico-geografico della presenza spagnola-argentina
nell'arcipelago «Falkland-Malvinas»* 205
- GRAZIELLA GALLIANO
*Le «caravelle ritornano»: migrazione e movimenti spirituali
dai mondi nuovi al vecchio mondo* 233
- ANNA GUARDUCCI
*Le nuove colture americane e le crisi alimentari della seconda metà
del XVIII secolo. Il dibattito tra i Georgofili fiorentini* 243
- ALESSANDRA GUIGONI
*Sulle piante dello «scambio colombiano»: pratiche alimentari
e interculturalismo* 263

INDICE	XIII
LUCIANO LAGO <i>La memoria culturale del territorio</i>	269
MARIA MONTSERRAT LEÓN GUERRERO <i>Las primeras noticias de Filipinas a través de las crónicas de Andrés de Urdaneta</i>	275
PATRIZIA LICINI <i>Spazi culturali in byte: caratteri cirillici e cremlini nella Novaja Amerika. Da una Mappa Mundi russa, considerazioni sull'epoca multialfabeta della comunità on-line globale</i>	303
GUIDO LUISI <i>Viaggio e cartografia in Puglia nel secolo XVIII</i>	343
MARCO MAGGIOLI <i>Federico Guarducci. La fotografia coloniale e la cartografia in Africa (1897)</i>	359
MARIA EMELINA MARTÍN ACOSTA <i>Los productos americanos y su impacto en las Islas Canarias</i>	387
FEDERICO MARZINOT <i>Ceramica e cioccolato tra vecchio e nuovo Mondo</i>	401
CARLA MASETTI <i>Onorato Martucci e «I viaggi all'estremo oriente ed alla Cina»</i>	413
GIOVANNI MAURO <i>Le trasformazioni del territorio attraverso l'analisi della cartografia storica, digitale e satellitare</i>	431
RICCARDO MORRI <i>La sifilide a Roma: l'ospedale S. Giacomo degli Incurabili</i>	441
MARIO NEVE <i>Prima delle «Cose nove». Il sensorium communis di Matthew Paris</i>	453

- GIGLIOLA ONORATO
*La valle dei Bagni: tracce storiche di attività umane
in una zona di confine* 471
- CELIA PARCERO TORRE
La alimentación en Cuba en el siglo XVIII 483
- DARIA PEROCCO
*L'Africa di un cappuccino del seicento: Padre Antonio Cavazzi
da Montecuccolo* 499
- PINA ROSA PIRAS
Il presente e la storia nell'America di Federico García Lorca 511
- LEONARDO ROMBAI
*Le migrazioni vegetali nell'Italia del secondo millennio e le loro
conseguenze sul paesaggio agrario e sulla cartografia* 523
- LUISA ROSSI
*Il viaggio naturalistico in Suriname di Maria Sibylla Merian
(1699-1701)* 559
- CLAUDIO ROSSIT
Cartografia storica e territorio 579
- MARIAGRAZIA RUSSO
*Regali e rapporti diplomatici tra Portogallo e Cina: circolazione,
simbolismo e significato politico di Presentes e Mimos durante
l'ambasciata di Alexandre Metello de Sousa e Meneses,
inviata da D. João V all'imperatore Yonghezeng (1725-1728)* 599
- SILVIA SEBASTI
*Gli scambi di specie animali fra Italia e nuovo Mondo:
conseguenze sulla fauna autoctona* 617
- NICOLETTA SERINA
Filippo Sassetti e i profumi dell'India 625

INDICE	XV
EVASIO SORACI <i>Profumi di terre lontane. L'Europa e le «Cose Nuove».</i> <i>Due progetti didattici per la scuola media</i>	641
SANDRA VANTINI <i>L'inserimento del Mais nel paesaggio veneto</i>	653
NICOLETTA VARANI <i>Colonizzazione e canna da zucchero a Mauritius</i>	669
JESUS VARELA MARCOS <i>Sobre las relaciones de los viajes a la tratadística. Plantas y animales del Nuevo Mundo en las Crónicas de la Conquista</i>	685
AMEDEO VITALE <i>Paesaggi del nuovo Mondo percepiti in Europa mediante il cinema</i>	701

RICCARDO FRIOLO

LO SVILUPPO STORICO-GEOGRAFICO
DELLA PRESENZA SPAGNOLA-ARGENTINA
NELL'ARCIPELAGO «FALKLAND-MALVINAS»

Premessa geopolitica

La complessa questione incentrata sull'arcipelago australe al largo delle coste oggi argentine, e coinvolgente a più riprese rivendicazioni conflittuali di possesso, affonda le proprie radici nella fase storica delle esplorazioni geografiche, intese sotto il profilo geopolitico quali premessa indispensabile per avviare i successivi processi di occupazione territoriale, drenaggio delle risorse e fondazione dei sistemi di potere coloniale.

Una fitta sequela di avvistamenti, passaggi e visite brevi dei luoghi contraddistingue tale periodo e vede protagoniste spedizioni di numerose nazionalità europee: portoghesi, spagnole, inglesi, francesi ed olandesi, a piena conferma dell'assunto.

Sulla scorta degli sviluppi maturati negli ultimi anni del Seicento, naviganti e commercianti francesi concepiscono la possibilità di effettuare azioni di contrasto alla dominazione spagnola esclusiva nel continente sudamericano, incrinando allo stesso tempo il monopolio economico esercitato dalla potenza rivale nello sfruttamento delle cospicue ricchezze, soprattutto minerarie, contenute nell'ambito dei vasti spazi interni e dei distretti andini in modo particolare.

Tale visione progettuale non sarà appoggiata dallo spiegamento di sufficienti mezzi militari tali da consentire una stabile e reale penetrazione negli spazi lasciati vacanti dalla convulsa gestione amministrativa della corona di Spagna.

I francesi quindi non andranno al di là dell'avviamento di attività mercantili nel settore sudamericano, con la sporadica effettuazione di prese di

possesto di siti che verranno in un secondo tempo recuperati dalle autorità del governo spagnolo¹.

Analoghe mire balzate agli occhi della Gran Bretagna e delle altre nazioni europee proiettate verso l'esplorazione, conquista e sfruttamento dei ricchi spazi d'oltremare, determinano una convergenza di interessi e piani progettuali dispiegati attorno allo scacchiere degli spazi marini atlantici meridionali, la cui valenza strategica diviene via via più rilevante in rapporto agli sviluppi delle rotte commerciali intercontinentali.

Mentre le potenze del Vecchio Mondo s'impegnano a fondo in una contesa storica che investe come teatro d'operazioni l'intero scenario dei continenti extra-europei e che sfocerà nella edificazione di vasti imperi coloniali a scala mondiale, anche l'arcipelago delle Falkland-Malvinas viene ad essere investito di un ruolo chiave in rapporto alla possibilità di fondarvi un avamposto di ispezione e controllo del traffico navale rivolto sulle direttrici di Capo Horn e dello Stretto di Magellano, divenute le porte d'accesso all'Oceano Pacifico.

Nuove regole del «gioco» tattico-strategico vengono imposte sullo scacchiere globale con la pace di Utrecht del 1713, occorsa a conclusione della guerra di Successione in Europa.

Formalmente la Spagna ottiene significativi riconoscimenti, quali i diritti di monopolio economico nei domini sudamericani e la proibizione vincolante le marinerie straniere in merito alla navigazione ed all'accesso ai relativi litorali.

Mentre significative franchigie commerciali vengono accordate all'Inghilterra, sulla carta la rotta del Pacifico attraverso l'Atlantico resta interdetta alla Francia (CAILLET-BOIS, 1982, pp. 34-37).

¹ Nel 1699 una cerimonia d'insediamento ha luogo addirittura all'interno dello Stretto di Magellano, per iniziativa di M. de Beuchesne Gouin, esponente della *Compagnia Reale del Mar Pacifico*, autorizzata dalla corona di Francia a commerciare nella regione.

Nella circostanza viene pronunciata la seguente formulazione di rito:

«*Sit nomen Domini benedictum*

*Ego de Beuchesne Gouin, Eques, Regiarum navium
praefectus et Maris Pacifici Societatis Classis Gubemator,
Ludovico XIV Rege Christianissimo protegente, hujus Insulae
a me dictae Louis le Grand, in nomine eiusdem Societatis*

possessionen cepi, die Septembris decima septima Anno 1699», DAHLGREN, *op. cit.*, pp. 133-136.

Nel 1786 il capitano spagnolo Antonio de Córdoba ribattezzerà l'isola col nome di Carlos III°.

Conseguentemente nel corso del Settecento diviene preoccupazione costante delle autorità spagnole di Buenos Aires (prima del Governatorato, poi del Vicerame di Rio de la Plata) la vigilanza costiera in modo tale da rintuzzare l'eventualità che potenze straniere si possano installare con successo sui litorali sguarniti delle regioni meridionali del continente, effettuando rivendicazioni di sovranità sulla base del fatto compiuto e di una stabile occupazione militare del suolo (MIR, NOCETTI, 1997, p. 213-218).

Risultano quindi comprensibili i termini della posizione assunta dal governo di Madrid in risposta all'occupazione francese dell'arcipelago, la prima a determinare sul luogo l'avvio di un insediamento stabile nel 1764.

Alla base della reazione politica sollevata di fronte alla presa di possesso francese, gli spagnoli, consapevoli del ruolo di raccordo strategico che gli spazi marini compresi fra le isole e lo Stretto di Magellano esercitano fra le due coste continentali di Levante e di Ponente, avanzano con forza l'argomento che la scoperta e lo sbarco su un nuovo lembo di terra e finanche l'imposizione di definizioni toponomastiche non sono di per sé titoli sufficienti per la rivendicazione dei diritti di sovranità, senza che sia stata realizzata un'occupazione effettiva del suolo con un insediamento permanente.

E questo tanto più in considerazione dell'evidenza geografica, di carattere assolutamente primario, che l'arcipelago restava localizzato nelle adiacenze delle coste continentali sottoposte alla giurisdizione della Corona di Spagna.

Nelle conversazioni diplomatiche in corso fra Parigi e Madrid un avvicendamento significativo delle reciproche posizioni si verifica di fronte al comune interesse a soddisfare due esigenze fondamentali, con particolare riferimento alla minaccia britannica: *Formar una barrera para cenar a los estranjerios el acceso al Mar del Sur; establecer allí un puerto de deposito en el cual los Navios de la Mar del Sur, fuese en su viaje de ida o en el de vuelta, encontrasen con què satisfacer sus necesidades* (CAILLET-BOIS, 1982, p. 102).

Una volta conclusasi la negoziazione franco-spagnola, nel 1767 le isole passarono a dipendere sotto il profilo amministrativo dalla *Capitanía General* di Buenos Aires, nell'ambito della sfera di competenza dell'omonimo governatorato spagnolo.

La prima metà del secolo successivo vede la Gran Bretagna attivamente impegnata a dispiegare i bastioni avanzati del suo Impero Coloniale, vale a dire i nodi fondanti il suo sistema di potere e controllo articolato a scala mondiale da oceano ad oceano.

All'interno di questa visione progettuale le isole Falkland-Malvinas assumono una evidente rilevanza militare nella misura in cui si collocano al

passaggio fra Atlantico e Pacifico e costituiscono la chiave, riconosciuta già nel secolo precedente (BETTS, 1998, p. 33), per il controllo dei collegamenti con quei litorali che avevano costituito il centro vitale degli spazi coloniali spagnoli del Vicereame del Perù e dove al momento era subentrata una situazione di frammentazione geopolitica con la costituzione di soggetti territoriali che avrebbero ricondotto alla definitiva formazione dei nuovi stati sudamericani a localizzazione andina dal Cile alla Colombia, mentre l'Argentina si attestava sul versante atlantico.

Qui in particolare non mancavano di essere richiamati gli interessi mercantili inglesi, perché Buenos Aires veniva a rappresentare uno scalo portuale di notevole rilevanza per l'inoltro delle merci nazionali nei mercati sudamericani, a partire dall'Argentina e dal Cile, allo stesso tempo in cui permetteva la movimentazione delle risorse provenienti dai vasti spazi continentali interni (CAILLET-BOIS, pp. 298-299).

All'*invasión comercial* si accompagnava poi il rilevamento sistematico delle coste meridionali, fondamento imprescindibile per la formulazione di qualsiasi progetto sia di sfruttamento delle risorse che di annessione territoriale.

Il viaggio della *Beagle* al quale partecipò il giovane Darwin dal 27 dicembre 1831 al 2 ottobre 1836 (COCKRUM, MCCAULEY, 1970, p. 755) costituisce l'esempio più noto di operazioni sistematicamente rivolte alla raccolta di informazioni di natura idrografica con relativa produzione documentaria cartografica, e pertanto rientra perfettamente nella pratica ispettiva di una visione di potere che cerca le sue basi e mira a svilupparsi grazie al controllo delle rotte marittime e dei flussi mercantili alimentati dal possesso dei distretti mondiali di rilevanza economica.

In pieno accordo con l'assunto, la conquista delle Isole Malvine supporta una logica di dominio talassocratico che determina il nutrito dispiegamento dei caposaldi strategici della Corona Britannica nei punti chiave di passaggio obbligato del traffico marittimo internazionale e di accesso alle risorse economiche dei ricchi entroterra d'oltremare.

Non è un caso che avvenga otto anni prima della fondazione di Hong Kong, episodio significativo e pietra miliare nel processo di costituzione dell'impero Coloniale Britannico (FRIOLO, 1997, inserto speciale).

Agli inizi dell'Ottocento, nonostante le difficoltà legate alla sola navigazione a vela, la rotta via Capo Horn rappresenta uno dei collegamenti attivati fra la Madrepatria ed il Nuovo Galles del Sud, motivo per cui l'arcipelago in questione costituisce un ideale luogo di tappa e punto di appoggio-rifornimento logistico che rende non più necessario l'utilizzo degli

scali di Buenos Aires, Montevideo e Rio de Janeiro: *Queda así claramente expuesto como la expansión en Australia y en la beffa de Van Diemen creó la necesidad de poseer un punto que sirviese de escala intermedia y, al mismo tiempo, de base desde la cual se tendría el dominio de las rutas oceánicas en la región sur* (CAILLET-BOIS, p. 305).

A tali ragioni di supporto tecnico per la navigazione, la favorevole posizione geografica delle isole aggiungeva fondate proiezioni verso gli spazi sudatlantici e sudamericani, mentre la vicinanza allo Stretto di Magellano faceva apparire il sito, dal punto di vista della strategia britannica estesa a scala globale, come la «Gibilterra del Sud».

La frequentazione inglese degli spazi marini dell'Atlantico del Sud si intensifica quindi nel corso degli anni '20 del secolo, allo stesso tempo in cui rapporti di ufficiali di marina descrivono sia i vantaggi materiali della postazione, che l'estrema debolezza militare caratterizzante lo stabilimento argentino (ID., pp. 306-307).

Mentre l'importanza del raggruppamento insulare cresce continuamente in rapporto all'esteso commercio nell'Oceano Pacifico ed ai mutamenti geopolitici insorti nel continente sudamericano, vengono a maturare i tempi per l'occupazione inglese del luogo destinata a perdurare sino ai nostri giorni.

L'ambiente Fisico

La posizione geografica dell'arcipelago resta definita dai valori di coordinate compresi fra i 51° e 52° 30' di Latitudine Sud ed i 57° 40' e 61° 30' di Longitudine Ovest.

Il raggruppamento insulare comprende più di un centinaio fra terre emerse principali e secondarie, isolotti, emersioni di piccola estensione, scogli e rocce affioranti, ad investire una superficie totale di 11.718 chilometri quadrati.

Le isole di maggior rilevanza sotto il profilo areale sono West Falkland-Gran Malvina (3500 kmq circa di estensione) ad Occidente ed East Falkland-Soledad (dell'ordine dei 5000 kmq) ad Oriente, separate dal Falkland Sound-Estrecho de San Carlos, secondo la duplice caratterizzazione toponomastica nelle due lingue inglese e spagnola.

Il clima dominante è di tipo marittimo con temperatura media annuale di 6° centigradi e precipitazioni che toccano un valore medio totale nei dodici mesi di 685 millimetri (AA.VV., *Atlas...*, 1998, p. 76); le nevicate non

sono di particolare intensità, mentre lo spirare dei venti costituisce una nota fortemente caratterizzante (BULLRICH, 2000, pp. 30-32).

Il rilievo è di tipo collinare con elevazioni modeste che giungono a superare di poco i 700 metri e che nel complesso interessano una ridotta estensione areale, lasciando il passo all'affermarsi di più ampie piaghe di pianura interna e litorale².

Il sistema idrografico, in parte lagunare, privo di veri fiumi e caratterizzato piuttosto da aste drenanti a regime torrentizio molto irregolare, risulta fortemente controllato dagli schemi di fessurazione tettonica, dominati nella parte settentrionale del territorio dalle direttrici WNW-ESE, mentre nelle sezioni centrali e meridionali si affermano quelle NE-SW (ULIBARRENA, AGUGLINO, 1984, pp. 151-152).

Le formazioni geologiche principali comprendono il basamento cristallino, affiorante con termini metamorfici, e la copertura sedimentaria comprendente rocce paleozoiche di età compresa fra il Devoniano ed il Permiano, con assenza dei periodi Cambrico e Siluriano; poco rilevanti sono i depositi quaternari (DESTEFANI, 1982, p. 28).

Fra i lineamenti morfo-strutturali evidenti nella stesura della ridotta rete idrografica e nella complessa articolazione del profilo costiero frastagliata dominano i motivi plicativi, in modo tale da porre in secondo piano i fenomeni di fagliatura.

Il problema della scoperta geografica

Nell'ambito del campo di studi incentrato sulle esplorazioni geografiche, tre fondamenti vengono richiesti in modo basilare per poter attribuire la paternità della scoperta³ di una nuova terra:

² Per la definizione geotopografica dell'ambiente arcipelagico, cfr.: ISTITUTO GEOGRAFICO MILITAR, *Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur: Islas Malvinas. Escala 1:500.000, hoja 5260*, Buenos Aires, Edición IGM, 1973, con aggiornamento parziale dei dati risalente al settembre 1990. La toponomastica dettagliata in lingua spagnola costituisce un altro motivo di interesse della carta.

³ In merito alla distinzione da effettuare fra i termini corrispondenti allo spessore culturale di una «scoperta» in rapporto ad una precisa visione progettuale propria di un'epoca ed il semplice, occasionale «rinvenimento», sprovvisto di apporti e supporti storico-geografici, cfr. FERRO G., *Storia delle esplorazioni geografiche*, in: CORNA PELLEGRINI G., *op. cit.*, I vol., pp. 11-44.

- in primo luogo la precisione nella determinazione della posizione geografica, in rapporto stretto con le conoscenze scientifiche e la strumentazione tecnica proprie della periodizzazione in esame;
- successivamente il livello di dettaglio ed aderenza fornito dal resoconto descrittivo;
- infine la ricchezza dei riflessi nella produzione cartografica successiva e *lato sensu* dei contributi al progresso delle conoscenze scientifiche e della cultura geografica.

Con riferimento agli spazi marini pertinenti ad isole divenute successivamente oggetto di litigio e rivendicazione territoriale, la questione assume particolare significatività perché fornisce basi d'appoggio alle argomentazioni dell'una e dell'altra parte in causa, impegnate a dimostrare la priorità della scoperta.

Nel caso delle Falkland-Malvinas la tematica risulta particolarmente intricata in quanto l'alveo cronologico interessato risale al XVII secolo, un'epoca in cui risultava estremamente difficoltoso determinare la latitudine, mentre la longitudine era del tutto impossibile da definire in modo sufficientemente approssimato a causa della mancanza di cronometri che solo successivamente sarebbero inventati ed introdotti nella pratica nautica⁴.

La navigazione a vela e la fragilità dei vascelli d'altura rendevano poi le operazioni di manovra strettamente condizionate dalle intemperie meteorologiche e dalle condizioni del mare, un insieme di concause che spesso rendeva impossibile il mantenimento e definizione di una rotta precisa, sino ad impedire il posizionamento, l'accostamento e l'approdo a litorali di nuova individuazione.

Nei casi più sfortunati poteva risultare persino arduo effettuare descrizioni accurate del profilo costiero, qualora fosse stato intravvisto attraverso la nebbia o la furia di un fortunale.

Nel contesto di un simile quadro navigazionale non sempre al ritorno in patria veniva prestata fede ai racconti dei superstiti oppure vi era la possibilità che le relazioni dei capitani pervenissero quale preziosa fonte d'informazione di prima mano alle scuole cartografiche ufficiali, per cui spesso venivano a mancare i risvolti utili per l'avanzamento delle conoscenze riferite ai singoli settori oceanici d'oltremare.

⁴ Per una sintetica rassegna delle operazioni di indagine e sperimentazione rivolte alla produzione di efficaci strumenti misuratori del tempo e finalizzati al calcolo dei valori di longitudine negli ampi spazi aperti, vedasi SOBEL D., *op. cit.*

Tenuto conto di queste circostanze e della precarietà pesantemente rivolta ad inficiare le pratiche operative dell'epoca, risulta ben nutrito il novero delle scoperte problematiche riferite all'arcipelago rivendicato dall'Argentina.

Nel caso in esame, come per altri, bisogna quindi distinguere fra semplici avvistamenti, navigazioni sottocosta, sbarchi, visite brevi e prese di possesso cerimoniali, per quanto riguarda la tipologia degli atti effettuati *in loco*.

Sulla base della documentazione prodotta vanno poi distinti i diversi livelli di attendibilità da assegnare alla proposta di attribuzione della scoperta geografica.

Tradizionalmente la prima segnalazione della nuova terra viene riferito alla spedizione portoghese del 1501-1502 che vede la partecipazione di Amerigo Vespucci, subentrato al comando nelle acque dell'Oceano Atlantico meridionale prossime a quella che in base al Trattato di Tordesillas veniva a costituire la sfera di giurisdizione spagnola.

In merito all'opportunità di ricondurre il vanto della scoperta all'episodio è stato sollevato un gran dibattito (DESTEFANI, 1981, pp. 15-17), ma si tende a considerare che non sia possibile attribuire certezza (CAILLET-BOIS, 1982, p. 17), né tantomeno rilevanza storica al fatto.

Per quanto riguarda il successivo candidato, il navigatore francese Binot Palmier de Gonville, va subito rilevato come nel periodo 1503-1504 si sia ritrovato nel settore sprovvisto di carte nautiche a causa di una incursione piratesca.

In seguito al suo rapporto vengono inserite le isole *delle Pulzelle* nella carta di Waldseemüller del 1507⁵, ma la mancanza di precisi riferimenti posizionali e di un'accurata sottolineatura di quanto avvistata tolgono ogni carattere di verificabilità al suo passaggio.

Considerazioni più articolate s'impongono per la spedizione di Magellano che incrocia per più di sette mesi lungo le coste sudamericane

⁵ Di eccezionale importanza ai fini della ricostruzione delle scoperte geografiche dei precedenti venti anni è la *Waldseemüller's World Map* (1507), modernamente riprodotta dalle Wyghwood's Editions, England. Un altro motivo d'interesse è costituito dal fatto che si tratta della prima carta a riportare l'accezione toponomastica di AMERICA, per l'occasione collocata a cavaliere del Tropico del Capricorno. Le isole *delle Pulzelle* vi compaiono piazzate in mezzo all'Oceano Atlantico ad una latitudine compresa fra il Capo di Buona Speranza ed il parallelo precedentemente citato, in una posizione molto distante da quella corrispondente alle Falklands-Malvinas.

orientali prima di dirigersi definitivamente verso il Pacifico il 28 novembre 1520.

In seguito al viaggio compaiono significativi riflessi nella cartografia immediatamente posteriore⁶, ma un motivo di non piccola difficoltà è costituito dalla mancanza di un riferimento esplicito all'accaduto nel resoconto di viaggio di Pigafetta⁷ e degli altri che parteciparono alla spedizione e furono attivi relatori dei fatti occorsi.

In base a quanto evidenziato si può ritenere probabile, ma non sicura la scoperta delle isole da parte della prima spedizione di circumnavigazione mondiale.

Nella vicenda sembra rivestire un ruolo determinante Esteban Gómez, il pilota portoghese disertore della spedizione di Magellano, il quale una volta rientrato in Spagna e sottoposto a processo per il suo operato, ebbe modo di conoscere e comunicare con Diego de Ribero, l'autore del *Planisfero* del 1529⁸.

In merito alla disavventura del capitano Pedro de Vera, disperso e verosimilmente naufragato nel 1526 mentre tentava di raggiungere il Capo di Buona Speranza a partire dallo Stretto di Magellano, è stata avanzata la

⁶ Sul tema notevole interesse è rivestito dal *Planisfero* di Diego Ribero (1529), eccellente compilazione derivata da sistematiche interviste condotte ai naviganti di ritorno in patria e pertanto celebrata come uno dei migliori monumenti cartografici del suo tempo; per una riproduzione dettagliata del documento, cfr. NEBENZAHL K., *op. cit.*, pp. 92-95. Nella carta compare un gruppo di otto o nove isole disseminate nell'Atlantico meridionale a Nord-Est dello Stretto di Magellano, dal quale si pongono a distanza ravvicinata con una latitudine di 49° Sud (anziché di 52° Sud). Queste «Sporadi» australi vengono denominate *Sanson* nella toponomastica introdotta dall'autore. Le imprecisioni riscontrabili potrebbero essere superate tenendo conto che sia gli Spagnoli che i Portoghesi avevano come pratica comune l'introduzione di errori nella definizione del posizionamento, in modo tale da garantire che la terra in oggetto ricadesse nell'ambito della propria sfera di appartenenza e giurisdizione definita dal Trattato di Tordesillas.

⁷ *Continuada la navegación hasta el grado 52, el 21 de octubre hallamos un estrecho, al qua dimos el nombre de las Once mil Virgenes...*, PIGAFETTA, *op. cit.*, p. 48. Il resoconto prosegue descrivendo gli accadimenti intercorsi nei paraggi sino a quando: *El miercoles 28 de noviembre salimos del estrecho, entrando en pieno Océano, por el que navegamos tres meses y veinte dias*, ID., p. 53. Fra i due passi riportati, e nemmeno prima dal momento dell'arrivo sul suolo sudamericano, non vi è nessun accenno alla scoperta di isole in posizione intraoceanica. Viene invece segnalata la diserzione del pilota Esteban Gómez, invano atteso dalle altre navi del corpo spedizionario, e che avrebbe fatto ritorno in Spagna il maggio dell'anno successivo.

⁸ *Listas que se sucedieron con ciertos indios*, documento dell'*Archivo General de Indias*, Siviglia, *Contaduría* 427, n° 2, 1525.

congettura che possa aver toccato l'arcipelago, ma in questo caso manca ogni elemento con valore probatorio (DESTEFANI, 1981, pp. 21-22). Maggiori fondamenti possono essere invocati per ricondurre la scoperta ad una nave della spedizione di Simòn de Alcazaba, la quale nei primi giorni di gennaio del 1535, diretta verso lo Stretto di Magellano, avrebbe fatto sosta in alcune isole per effettuare il rifornimento d'acqua, osservando pure mammiferi della fauna circumantartica.

La documentazione disponibile non permette comunque di uscire dal campo delle ipotesi (CAILLET-BOIS, 1982, pp. 17-18).

Ben altro peso vengono ad assumere la crociera e la stanza effettuate nel 1540 dalla terza nave dell'armata del Vescovo di *Plasencia*, Gutierre de Vargas Carvajal, di seguito indicata con la denominazione di *Incognita*, in quanto il suo nome non è pervenuto nonostante le due relazioni disponibili in merito alla spedizione.

Rimasto isolato dalla flotta che affrontava l'ingresso nello Stretto di Magellano, il vascello si ritrova a navigare in mare aperto ed il 4 febbraio 1540 avvista terra.

Si tratta di un insieme di isole dove l'equipaggio effettua una permanenza di dieci mesi, circostanza che permette una dettagliata descrizione dell'ambiente, freddo, ventoso, sprovvisto di alberi e con il suolo coperto da un orizzonte di torba.

Due giorni dopo l'atto di ripartire, viene effettuata una convincente determinazione della posizione geografica, di poco a Settentrione del luogo visitato.

Dopo il suo ritorno in Spagna, esce nel 1541 l'*Islario* di Alonso de Santa Cruz, il quale riporta in corrispondenza delle Falkland-Malvine un complesso geografico costituito da un capo con due punte, una baia interposta e due isole prospicienti; il tutto risulta unito alla *Terra Australis Incognita*, in omaggio alle convinzioni proprie dell'epoca.

Diversi elementi fondanti consentono quindi di attribuire grande valore documentario agli esiti di questo prolungato soggiorno, al quale può essere conferito dignità di accadimento storicamente accertato (ARNAUD, 2000, pp. 225-231).

Mancante della definizione posizionale in base alla latitudine e di una sia pur sommaria descrizione del luogo è invece il successivo passaggio effettuato il 9 agosto 1592 dall'inglese John Davis, proveniente dallo stretto di Magellano come molti altri prima di lui.

Gli unici dati forniti dalla relazione di viaggio pubblicata da John Jane otto anni più tardi sono misure di distanza e riferimenti alla rosa dei venti

riconducibili, per la loro somiglianza, ad una ripresa approssimata di quanto fornito dalla precedente spedizione dell'*Incògnita*. Mancano del tutto le indicazioni latitudinarie (DESTEFANI, 1981, pp. 31-36).

Al capitano inglese Richard Hawkins, passato nel settore oceanico in questione nel 1594, possono essere attribuite una forte imprecisione nella determinazione della latitudine e tutta una sequela di errori descrittivi nella misura in cui si fa riferimento alla popolazione presente sulla terra sotto osservazione.

Ben registrata nel libro di bordo, e conseguentemente al di fuori del novero degli eventi problematici, è invece l'osservazione dei litorali insulari effettuata dalla nave olandese *Geloof* al comando di Sebald de Weert il 24 gennaio 1600; quest'ultimo non manca di imporre il proprio nome alla terra incontrata lungo la propria rotta di ritorno in madrepatria.

Tale passaggio assume rilevanza notevole nella misura in cui trova riscontri nella produzione cartografica immediatamente posteriore (BETTS, 1998, p. 10), ma non fu seguito da nessuna operazione di sbarco e di presa di possesso del suolo.

Si tratta comunque del primo avvistamento non sottoposto ad obiezioni, motivo in base al quale il navigatore olandese può essere considerato (a seconda dei punti di vista e delle posizioni assunte nel dibattito) quale lo scopritore dell'arcipelago o il «riscopritore», se ci si decide, senza introdurre obiezioni, in favore della testimonianza contributiva apportata dalla crociera dell'*Incògnita*.

Nuovamente gli olandesi saranno protagonisti con un passaggio sotto costa effettuato nel 1616 a bordo della nave da guerra *Eendracht* condotta dai navigatori Schouten e Le Maire sulla rotta di Capo Horn.

Poco prima della fine del secolo, nel 1690, è da registrare la navigazione condotta dal capitano inglese John Strong all'interno del canale che separa le due isole maggiori.

Nell'occasione, l'equipaggio della sua nave, la *Welfare*, permette una dettagliata ricostruzione dei principali caratteri morfologico-ambientali delle coste percorse, con particolare riferimento agli elementi floristici e faunistici.

Anamnesi storica

È stato già osservato come alla fine del secolo XVII la monarchia francese venga a manifestare un notevole interesse per i possedimenti coloniali

spagnoli in Sudamerica, inseriti all'interno di un sistema di dominazione spaziale che esibisce chiari sintomi di crisi e decadenza, e che comunque resta affetto da un generale stato di disordine amministrativo e di conflittualità politica fra le distinte sedi giurisdizionali, motivi tutti che rendono praticamente impossibile un efficace coordinamento territoriale a scala continentale (ESPINOSA ROMERO, 1991, pp. 60-62).

Di conseguenza si rende di volta in volta più significativa, anche in rapporto agli sviluppi della marineria corsara, la presenza di imbarcazioni francesi nei cosiddetti «Mari del Sud»⁹. Si afferma infatti con sempre maggiore chiarezza la considerazione che lo Stretto di Magellano costituisca una porta d'accesso obbligata all'Oceano Pacifico e si fa forte, da parte delle potenze in gioco, il desiderio di un controllo monopolistico dello strategico passaggio, non sufficientemente controllato dalle autorità dei diversi governatorati spagnoli coinvolti nella difesa delle regioni australi (MIR, NOCETTI, 1997, p. 154).

In una simile temperie storica i navigatori francesi giungono a formulare piani rivolti allo stabilimento di enclavi di appoggio sulle coste di Levante e di Ponente de *Cono Sur* continentale, rispettivamente in Patagonia ed in Cile, con l'intento di realizzare una rete di basi strategiche finalizzata alla chiusura dell'accesso alle nazioni rivali ed all'appropriazione delle ricchezze di cui disponeva il Perù.

Nel 1698 prende l'avvio la frequentazione del comprensorio arcipelagico da parte di navigatori-imprenditori bretoni provenienti dal porto di Saint-Malò ed interessati alla conquista di terre non ancora possedute dalle altre potenze europee (BETTS, 1998, p. 12).

Le navi francesi assumono la pratica di incrociare nello Stretto di Magellano, toccare i porti lungo le coste cilene e peruviane per l'effettuazione delle attività di compravendita, ed infine fare ritorno in patria toccando le isole in questione, utilizzate quali luogo di tappa dove è possibile approvvigionarsi d'acqua potabile (CAILLET-BOIS, 1982, pp. 30-31).

Non viene a mancare nella circostanza l'attenzione rivolta all'osservazione, al rilevamento delle coste insulari ed alla documentazione di lembi di terra emersa non ancora riportati nei paraggi.

In questa fase entra nella toponomastica ufficiale dell'arcipelago il termine *Malouines*, cui faranno seguito i derivati spagnoli *Maluinas* e *Malvinas*.

⁹ Per l'argomento delle imprese corsare compiute dalla marineria francese nel XVII° secolo, cfr. DE LA RONCIERE C., *op. cit.*, p. 553.

Nel corso della prima metà del Settecento l'attivo commercio di contrabbando condotto dagli inglesi in deroga ai trattati ed i continui sequestri di navi da parte delle autorità spagnole porta ad un peggioramento delle relazioni diplomatiche fra le due potenze che vengono a ritrovarsi coinvolte in preparativi di guerra; la Gran Bretagna in particolare rinforza il dispositivo bellico-navale stanziato nelle basi di Gibilterra, delle colonie nordamericane ed in Giamaica per condurre un'azione coordinata contro gli obiettivi strategici di La Habana, Cartagena, Buenos Aires e Panamá, quest'ultima piazzaforte da colpire con un duplice attacco sferrato dal Mar dei Caraibi e dal Pacifico.

Il progetto darà luogo ad una serie di incursioni compiute dal commodoro George Anson sulle coste occidentali del Sudamerica e culminate in acque filippine nella cattura del galeone spagnolo che una volta all'anno effettuava il collegamento con Acapulco in Messico, carico di merci e preziosi.

Nella circostanza il comandante della squadra navale inglese, colpita da gravi danni e perdite nel corso della navigazione a causa delle proibitive condizioni del mare, avrà modo di rendersi conto dell'importanza vitale di un punto di appoggio che rendesse meno difficoltosa la rotta di Capo Horn ed il transito nelle temibili acque circostanti, aumentando così allo stesso tempo le possibilità di successo di qualsiasi tipo di operazione navale nei settori meridionali dell'Atlantico e del Pacifico (TORRE REVELLO, 1952, p. 6).

Appariva quindi evidente che il possesso delle Falkland, in alternativa ad un'occupazione di siti chiave nella Terra del Fuoco, avrebbe consentito di imporre una pressione continua, garante di fruttuose incursioni contro i possedimenti spagnoli del Sudamerica in generale e del Rio de la Plata in particolare¹⁰.

Una spedizione per rispondere al proposito venne in effetti posta in cantiere, ma i termini della pace di Aquisgrana del 1748 stipulata fra Spagna ed Inghilterra e gli sviluppi diplomatici successivi, con la firma di un trattato commerciale, ricondussero come conseguenza al fatto che il piano restasse privo di attuazione (CAILLET-BOIS, 1982, pp. 43-49).

¹⁰ In merito al resoconto dettagliato della spedizione navale, pubblicato in più lingue sulla base degli appunti di viaggio del cappellano aggregato, Richard Walter, cfr. ROBINS B., *A voyage round the world in the years 1740-1744 by George Anson esq. commander in chief of a squadron of His Majesty's ships, sent upon an expedition to the South Seas*, Londra, 1748 e le traduzioni, in francese col titolo: *Voyage autour du monde fait dans les années 1741-4243 y 44 par George Anson...*, Amsterdam, 1751 ed in italiano: *Viaggio attorno al mondo fatto negli anni MDCCXLI.II.III.IV° dal signore Giorgi Anson*, Livorno, 1756.

Prende l'avvio nel frattempo la complessa serie di accadimenti storici che riconducono alle prime forme di insediamento permanente nelle Falklands-Malvine: il 2 febbraio 1764 inizia infatti la colonizzazione francese (TORRE REVELLO, 1952, p. 9) ed il 5 aprile avviene la presa di possesso ufficiale da parte di Luis Antoine de Bougainville (ARNAUD, 2000, p. 244), con un atto formale successivamente ratificato da Re Luigi XV¹¹.

Nel ripartire di lì a pochi giorni il navigatore francese lascia *in loco* un piccolo contingente di coloni, per sottolineare l'occupazione del sito con carattere di stabilità e destinata a successivi sviluppi (GOEBEL, 1927, p. 226).

Dal canto loro il 23 gennaio 1765 gli inglesi sbarcano segretamente a Puerto Egmont (TORRE REVELLO, 1952, p. 9), località posta nella parte Nord occidentale di Gran Malvina, ed effettuano la loro appropriazione delle isole in nome di Sua Maestà Britannica (BETTS, 1998, p. 15).

La dichiarazione formale, curiosamente redatta senza recare l'indicazione precisa della data, recita: *Of this harbor and all the neighboring Islands, I took possession for his Majesty, King George, the Third, of Great Britain, by the name of Falkland's Islands* (GOEBEL, 1927, p. 232).

Sulla base della scansione cronologica degli eventi, tale atto si ritrova quindi a svolgersi *dieci mesi dopo* la prima forma di attestazione a carattere duraturo dovuta all'iniziativa francese sul territorio insulare.

Successivamente il vascello britannico partirà continuando ad esplorare le coste vicine, ma senza accorgersi della presenza dei rivali e lasciando del tutto sguarnito il sito dello sbarco.

Un anno più tardi, l'8 gennaio 1766, i britannici, convinti che la stazione delle Falkland rappresenti *the key to the whole Pacific Ocean...* e l'avamposto di controllo dei ... *Ports and trade of Chile, Peru, Panama, Aca-pulco and in one word all the Spanish territory upon that sea* (ID., p. 236), fanno arrivare a Port Egmont, nel sito del primo sbarco, una seconda spedizione, la quale avvia immediatamente una tenace serie di esplorazioni alla ricerca della postazione francese.

¹¹ Datato 5 aprile 1764 ed emesso dal forte di Saint Louis, il testo recita nel passaggio più significativo: *... qu'apres avoir reconnu la dite terre et qu'elle etoit une isle sans aucune trace d'habitans, nous en avons pris possession au nom de Sa Majesté tres Chretienne, et nous avons arboré le Pavillon du Roy sur un fort construit dans la même Baye ou nous avons ancré le Vendredy trois fevrier, nous avons en mme temps pris possession de quelques autres isles adjacentes è l'isle Principale...* Per la dichiarazione completa e la ratificazione reale resa dal sovrano francese, cfr. l'appendice documentale in CAILLET-BOIS R.R., *op. cit.*, p. 409.

Solo agli inizi del mese di dicembre dello stesso anno l'operazione avrà successo.

Gli inglesi richiederanno immediatamente alla controparte in base a quale autorità si fossero ivi attestati, per poi procedere ad una ispezione del sito col permesso degli occupanti.

Nonostante l'esibizione dei titoli francesi attestanti la priorità del loro atto formale di insediamento avvenuto due anni prima, il comandante inglese, sulla base delle istruzioni ricevute, risponde intimando agli avversari di lasciare il luogo.

Il carattere irregolare ed aggressivo di tale comportamento può essere valutato in rapporto alla normativa internazionale vigente all'epoca, secondo la quale lo stabilimento preesistente veniva a configurarsi e doveva quindi essere rispettato quale ...*French colonial port ...closed to foreign vessels...* (ID, pp. 238-240).

Nel frattempo, le preoccupazioni della Corona di Spagna, oltre che alla rivendicazione dei diritti di sovranità, si rivolgono alla difesa dei propri precisi interessi economici e strategici.

Le isole infatti, poste a poca distanza dallo Stretto di Magellano, si collocavano lungo la rotta spagnola che portava alle Filippine ed inoltre ritornava il timore che servissero quale avamposto per il commercio di contrabbando con le coste cilene e peruviane; non era poi da escludere che stabilimenti stranieri potessero precludere ad un intensivo sfruttamento delle risorse ittiche e saline dei litorali spopolati ed indifesi della Terra del Fuoco.

Dal canto loro i francesi si rendono conto che la colonia, gravata da problemi di lontananza ed isolamento, avrebbe potuto prosperare soltanto grazie ad una disponibilità spagnola di offrire rifornimenti di viveri e bestiame con appoggio logistico da attuarsi attraverso il porto di Montevideo, motivo per cui mantennero una disposizione conciliante di fronte al fermo reclamo inoltrato da Madrid per recuperare l'arcipelago occupato nelle adiacenze dei loro domini continentali sudamericani.

Il fondatore dell'insediamento si inseriva nel dibattito fornendo indicazioni per il rafforzamento della posizione anche dopo il trapasso in mani spagnole ed insisteva sul fatto che fosse francese il capitano della nave incaricata di mantenere i collegamenti col continente, in quanto esistevano già equipaggi di connazionali ben familiarizzati con i litorali sudatlantici¹².

¹² La disposizione del navigatore francese di fronte alla necessità di effettuare il passaggio delle consegne è riscontrabile dalla sua *Mémoire de Bougainville*, Parigi, 21 luglio 1766.

A seguito degli accordi finali stipulati fra le controparti, il 28 febbraio 1767 una squadra mista di navi dei due paesi parte dal porto di Montevideo alla volta delle Malvine, dopo aver effettuato le operazioni di rifornimento.

Il 1 aprile 1767 secondo Bougainville¹³, il 2 secondo la trascrizione della controparte¹⁴ avvenne la cerimonia del passaggio di consegne e della presa di possesso da parte delle nuove autorità subentranti all'amministrazione francese.

Nella circostanza il fondatore della colonia faceva anche omaggio alle nuove autorità di una memoria contenente preziose informazioni di natura geografica sull'ambiente insulare e sulla regione fueghina (CAILLET-BOIS, 1982, p. 113).

Tre anni più tardi, il 10 giugno 1770, viene compiuto un atto militare significativo per il rafforzamento del nuovo corso: gli inglesi vengono cacciati a viva forza (TORRE REVELLO, 1952, p. 19) da unità di truppa spagnole al comando del capitano Juan Ignacio Madariaga.

In seguito ad un'incursione nel luogo d'insediamento rivale culminata in un'operazione congiunta navale e terrestre, gli attaccanti costringono la guarnigione alla resa ed alla successiva evacuazione.

In questo modo gli inglesi risultano espulsi dalle posizioni precedentemente stabilite nell'arcipelago e Madrid afferma sul campo le proprie ragioni storiche, geografiche e giuridiche legate a tutta una serie di argomenti quali la *prioridad del descubrimiento*, la *posesión y los tratados* (CAILLET-BOIS, 1982, p. 143).

¹³ Il resoconto francese dell'avvenimento è annotato da BOUGAINVILLE, *A Voyage Round the World*, vol. I^o, p. 35: *On April 1 I delivered our settlement to the Spaniards, who took possession of it by planting the Spanish colors which were saluted at sun-rising and sunset from the shore and from the ships. I read the Kings's letter to the French inhabitants of this infant colony, by which his Majesty permits their remaining under the government of his Most Catholic Majesty. Some families profited of this permission, the rest, with the garrison embarked on board the Spanish frigates which sailed for Montevideo, the 27th in the morning.* Il testo, tradotto in inglese, è riportato in GOEBEL J., *op. cit.*, p. 230.

¹⁴ In merito alla versione di fonte spagnola, vedasi, redatta per mano del primo governatore del nuovo corso politico, la *Carta de Phelipe Ruiz Puente al Bailío D. Juan Arriaga, Malvinas, 25 de abril de 1767*, conservata nell'*Archivo General de Indias*, Siviglia, *Audiencia de Buenos Aires*, leg. 552. In parallelo nella capitale argentina esiste, con riferimento allo stesso episodio ed al viaggio di avvicinamento alla meta, il documento n° 5104: *Diario de la navegación efectuada por la fragata "Esmeralda" desde Montevideo a las Islas Malvinas*, Biblioteca Nacional di Buenos Aires.

La reazione di Londra all'atto di forza è vivace ed induce gli spagnoli ad operare delle concessioni di fronte all'argomento dell'onore della Corona britannica offeso, senza peraltro mettere minimamente in discussione il tema della sovranità su quello che è stato il teatro delle operazioni.

Il 22 gennaio 1771 viene firmata la Dichiarazione spagnola in merito con l'annessa accettazione da parte britannica.

Il contenuto del registro diplomatico fa riferimento al rincrescimento del Re di Spagna per *el acto cometido el 10 de junio en Puerto Egmont* ed al suo desiderio che la situazione e le cose vengano ristabilite *en el estado en que se hallaban antes de la fecha ya mencionada*. A questo punto il plenipotenziario spagnolo incaricato delle trattative cura sia aggiunto nel testo un passaggio importante in merito alla questione dei diritti di possesso: *El principe de Masserano declara al mismo tiempo en nombre del rey su amo, que la promesa que hace su dicha Majestad católica de restituir á su Majestad británica la posesión del fuerte y puerto llamado de Egmont no perjudica en modo alguno a la cuestión del derecho anterior de soberanía de las las Malvinas, por otro nombre de Falkland*.

La controdiplomazia britannica non impugna tali estemazioni, riprende l'indicazione toponomastica inglese del luogo: *Hie port and for of Port Egmont* ma rafforza una formulazione alquanto sibillina per descrivere l'atto della restituzione: *... to the precise situation in which they stood before the 10th of June 1770* (ID., pp. 144-145).

Il regime giuridico previsto dallo strumento politico congiuntamente elaborato si presta quindi ad *interpretazioni discordi* ed a riprova di ciò intervengono gli accadimenti successivi.

Con riferimento a quanto convenuto fra i due governi, gli inglesi faranno ritorno nel sito disputato per poi ritirarsi nel 1774 (TORRE REVELLO, 1952, pp. 27-30), non senza trascurare però di lasciare una placca di piombo (BETTS, 1-998, pp. 17; 34) a rivendicare quelli che sono ritenuti i diritti sovrani previamente acquisiti dalla corona britannica ed a pieno chiarimento di quanto si era inteso affermare con il ristabilimento delle cose esattamente come *... si trovavano prima della data del 10 giugno 1770*¹⁵.

¹⁵ Secondo la traduzione in lingua spagnola, derivata da una fonte contenuta nella *Biblioteca Nacional, Buenos Aires, Sección Manuscritos, documento n° 3645*, il testo recita: *"Sébase por todas las Naciones que la isla Falkland, con este Fuerte, los almacenes, Muelles, Puertos, Bahías y Calas que le pertenecen tiene sóio derecho y propiedad la Sagrada Majestad*

Con tale atto gli inglesi realizzano quindi una evacuazione *de facto* del sito senza minimamente intendere un abbandono *de jure* che configuri una rinuncia al possesso del territorio.

La conclusione del confronto anglo-spagnolo e della negoziazione diplomatica permette che si affermi una temporanea situazione di *Statu quo* e dal 1767 al 1811 si avvicendano regolarmente e con continuità 30 governatori spagnoli nell'arcipelago senza turbative, né complicazioni di carattere internazionale.

Pochi anni dopo, nel 1781, la consistenza demografica e logistica dell'insediamento spagnolo raggiunge un totale di 103 persone, con varie case ed impianti funzionali sparsi nell'area.

La fase critica interviene nel 1811, quando il 13 febbraio l'ultimo *gobernador* spagnolo, il pilota navale Pablo Guillèn Martínez, lascia sguarnita la postazione in seguito al richiamo effettuato dalle sue autorità, impegnate a fronteggiare la rivolta nel Vicereame del Rio de la Plata.

In questo modo le isole resteranno in stato di abbandono sino al 1820, l'anno in cui anche le autorità delle *Province Unite del Rio de la Plata*, subentrato all'amministrazione spagnola, effettuano la loro presa di possesso con una cerimonia formale le cui dichiarazioni di appropriazione vengono comunicate al personale inglese, statunitense e straniero delle altre nazionalità presenti al momento *in loco*¹⁶.

L'anno successivo ha inizio tutta una serie di atti di governo, amministrazione e controllo a segnare l'*esercizio effettivo di sovranità* da parte della sfera di potere emanante da Buenos Aires, lo stato argentino, senza che si producano reazioni da parte britannica.

Particolare rilievo assume in questa fase l'approvazione di una legge per la regolamentazione delle attività di pesca e caccia negli spazi di pertinenza insulare (BETTS, 1998, p. 38).

de Jorge III, Rey de la Gran Bretaña, Francia e Irlanda, Defensor de la Fe. etc. En testimonio de lo cual se coloca esta lápida y en señal de posesión se enarbola el pabellón de S.M. Británica, par S.W. Clayton, oficial comandante de las islas Falkland".

¹⁶ ... *he llegado a este puerto comisionado por el Supremo Gobierno de las Provincias Unidas de Sur America para tomar posesión de las islas en nombre del país a qua éstas pertenecen por la Ley Natural. Al desempeñar esta misión deseo proceder con la mayor corrección y cortesía para con todas las naciones amigas. Uno de los objetivos de mi cometido es evitar la destrucción de las fuentes de recursos necesarios para los buques de paso que, en recalada forzosa, arriban a las Islas y hacer de modo que puedan aprovisionarse con los mínimos gastos y molestias...*, dal testo riportato in BETTS A.J., *op. cit.*, pp. 37-38.

Due anni più tardi vengono rilasciate concessioni per lo sfruttamento delle risorse faunistiche ed agropecuarie.

Nel periodo 1826-1828 vengono sviluppati con sistematicità progetti per la colonizzazione delle isole, con vere e proprie operazioni di ripartizione e pianificazione territoriale¹⁷ destinate a rafforzare il carico demografico ed insediativo dell'insospitale regione, mentre proseguono le attività di sfruttamento delle risorse ittiche, faunistiche e zootecniche.

Nel 1828 in modo particolare vengono effettuate nuove concessioni ai privati con stretta distinzione degli ambiti di competenza fiscale, proseguendo in tal modo con le manifestazioni intenzionali di autorità e potere da parte argentina.

La reazione di Londra interviene in questa fase.

Il 19 novembre 1829 l'incaricato d'affari britannico accreditato a Buenos Aires consegna una nota di protesta al governo argentino per le pretese e le mire avanzate con i decreti amministrativi applicati nelle isole, che in questo modo cominciano ad apparire quale territorio disputato (CAILLET-BOIS, 1982, p. 314).

Gli avvenimenti precipitano a partire dal 1831.

Il governatore delle Malvinas, Luis Vernet, nell'esercizio delle sue funzioni, procede al sequestro di tre golette statunitensi, l'*Harriet*, la *Breakwater* e la *Superior*, responsabili di aver contravvenuto alle disposizioni di legge proibenti la caccia dei cetacei negli spazi marini sotto la giurisdizione delle autorità dell'arcipelago.

Le contromisure decise dal governo di Washington vengono attuate alla fine dell'anno, quando il 28 dicembre una fregata da guerra statunitense raggiunge Puerto Luis, per punire i responsabili della detenzione.

Posto in essere lo sbarco di effettivi di truppa e resisi padroni del campo, gli invasori effettuano arresti e procedono alla sistematica devastazione delle dotazioni logistiche e delle infrastrutture dello stabilimento (BETTS, 1998, p. 43), terrorizzando altresì i coloni ed invitandoli all'evacuazione.

¹⁷ Lo schema generale dell'inquadramento progettuale-insediativo è riscontrabile in: *Mapa de la Isla Oriental del Archipiélago de las Malvinas, levantada por Luis Vernet de acuerdo a los reconocimientos practicados en los años 1826 a 1828*, contenuta a Buenos Aires nell'*Archivo General de la Nación, Documentación donada, Archivo de Luis Vernet*. Vi compaiono le 11 sezioni in cui l'area insulare era stata suddivisa in rapporto ai piani di sviluppo regionale e colonizzazione.

Probabilmente resosi conto di aver ecceduto nell'applicazione delle disposizioni ricevute, il comandante Silas Duncan della nave *Lexington* protagonista dell'episodio, non registra nel libro di bordo quanto accaduto a terra (GOEBEL, 1927, p. 444).

In ultima istanza il risultato dell'azione vandalica è la distruzione di quanto ottenuto dagli sforzi precedentemente avviati per il consolidamento dell'opera di colonizzazione nel territorio insulare.

A pochi mesi dalla consumazione dei precedenti accadimenti, l'ex governatore Vernet elabora piani per poter risollevarlo lo stabilimento distrutto.

Viene nominato un nuovo comandante, con competenze e poteri di natura sia militare che civile, inviato alle Malvine nel settembre dello stesso anno a bordo della nave da guerra *Sarandì*.

Il 10 ottobre 1832 la bandiera nazionale veniva nuovamente issata a Puerto Luis, come suggello dell'atto formale di riappropriazione dei relativi diritti di sovranità territoriale da parte della repubblica argentina.

Un grave atto di ammutinamento, sfociato nell'uccisione del nuovo responsabile in capo della colonia, mentre la nave militare era impegnata in attività di pattugliamento delle coste insulari, getta però nel caos la comunità.

Al suo ritorno a Puerto Luis il comandante della *Sarandì* deve affrontare uno stato di insubordinazione generalizzato che durerà fatica a reprimere (CAILLET-BOIS, 1982, pp. 286-296).

Proprio poche ore dopo lo svolgimento dei fatti precedentemente prodottisi, la corvetta inglese *Clio*, potentemente armata con cannoni, fa il suo ingresso in rada.

Dopo aver manifestato l'intenzione di prendere possesso delle isole su istruzioni dell'ammiragliato britannico, il 3 gennaio 1833 il comandante inglese avvia una operazione anfibia di sbarco di truppe, fa ammainare la bandiera argentina ed inalbera l'*Union Jack*.

Alle forze argentine presenti *in loco* in condizioni di evidente inferiorità di uomini e mezzi, non resta altro partito se non la ritirata sul continente (BETTS, 1998, p. 45).

È l'inizio della presenza duratura inglese nell'arcipelago, destinata a rafforzare, attraverso l'inserimento di un nuovo anello, l'apparato territoriale-militare di controllo strategico delle rotte commerciali interoceaniche.

Di fronte al fatto compiuto lo stato argentino decide di non far seguire all'indignazione ufficiale e popolare il ricorso all'uso della forza.

La capacità britannica di deterrenza fondata sul potere militare navale esercitava un notevole influsso dissuasore, mentre ragioni di opportunità

economica, dipendenti dai forti vincoli commerciali stabiliti fra i due paesi, facevano sentire tutto il loro peso.

Tenuto conto dei rapporti di forza instaurati sul campo, della superiorità dei mezzi offensivi della controparte e del suo coinvolgimento nello sviluppo del paese, si afferma quindi nei ranghi del governo argentino la risoluzione di utilizzare i canali diplomatici al fine di pervenire ad una ricomposizione della questione, anche facendo ricorso ad una possibile opera di mediazione internazionale.

Mentre non era possibile assolutamente prevedere le conseguenze di un tentativo di rioccupazione militare, si accendeva la speranza che le altre potenze, la Francia in primo luogo, non avrebbero permesso alla Gran Bretagna il possesso di un nuovo territorio installato sul percorso di un'importante canale marittimo commerciale.

Lo stesso anno, il 17 giugno 1833, il ministro plenipotenziario argentino accreditato presso il governo inglese consegna a Londra una estesa *Memoria protesta*, contenente la rivendicazione dei diritti di sovranità appoggiata da una lista di argomentazioni di ordine geografico, storico e politico.

Con tale atto le Province Unite del Rio de la Plata si pronunciavano formalmente contro: ... *la Soberanía asumida ultimamente, en las Islas Malvinas por la Corona de la Gran Bretaña, y contra el despojo y ejecución del Establecimiento de la República en Puerto Luis...* (CAILLET-BOIS, 1982, p. 351).

Molti mesi dopo, l'8 gennaio 1834, la replica di Lord Palmeston, segretario degli Affari Esteri del *Foreign Office* arriva in termini categorici, affermando che non possono sussistere dubbi in merito alla legittimità della sovranità britannica sul contestato arcipelago.

Fanno seguito ragioni analoghe a quelle presentate dall'Argentina, questa volta con riferimento alla scoperta originaria, all'occupazione effettiva del territorio realizzata a più riprese, agli accordi diplomatici intercorsi con la Spagna nel 1771 ed ai segnali di possesso lasciati sul terreno quale riprova dei diritti maturati (BETTS, 1998, p. 52).

Al pubblico inglese verrà fornita subito dopo una versione ufficiale incompleta e distorta, secondo la quale le potenze rivali francese e spagnola effettuarono soltanto tentativi di occupazione delle isole nel corso degli anni precedenti alla fondazione della colonia britannica¹⁸.

¹⁸ Pubblicato in Gran Bretagna a partire dal 1851, dotato di un ricco impianto cartografico ed iconografico con testi descrittivi di Montgomery Martin, il *The Illustrated Atlas*

Di fronte alla distanza intercorrente fra le due posizioni, un intenso scambio di note diplomatiche farà seguito nel corso del tempo, senza però ricondurre nè ad un significativo riavvicinamento delle controparti, nè alla possibilità del ricorso all'arbitrato internazionale.

Considerazioni conclusive

Nel corso dello sviluppo storico e geografico dei sistemi di dominio europeo nelle terre d'oltremare, le potenze coloniali si ritrovano ad avviare distinti modelli di organizzazione territoriale basati su una varietà articolata di visioni strategiche anche in base alle forze disponibili per il compimento dell'impresa.

I Portoghesi realizzano un modello imperiale basato sullo scaglionamento lineare-nodale di stazioni navali e stabilimenti commerciali lungo le rotte marittime, senza il concorso generalizzato di estese basi territoriali al-

and Modern History of the World. Geographical, Political, Commercial & Statistical, destinato a grande successo, diffusione ed edizioni successive nel Regno Unito, riporta le Falklands Islands con allegato riassunto in chiave storico-geografica: *Llamadas Malouine por los franceses y Falkland por los ingleses, las descubrió el capitán inglés David en 1592. Desde ese momento estuvieron prácticamente olvidadas durante un siglo, a pesar de estar reconocido su valor como lugar de descanso para los barcos que pasaban el Cabo de Hornos. Durante el siglo XVIII, tanto franceses como españoles intentaron ocupar las islas, declarándose en 1842 como una colonia de su Majestad Británica.* Per la tavola, caratterizzata dal repertorio toponomastico in lingua inglese, ed il testo a fronte, tradotto in spagnolo dall'originale, cfr. POTTER J., *op. cit.*, pp. 170-171. A questa ricostruzione sembrano parzialmente conformarsi le iniziative editoriali europee, nella misura in cui accettano la priorità inglese della scoperta, evidenziando però la prima colonizzazione per mano francese. Così il *Diccionario Enciclopédico Salvat*, *op. cit.*, Tomo VI, p. 562: *Este archipiélago fué descubierto por el navegante inglés John Davis en 1592; su colonización comenzó el año 1764 con la expedición del francés Bougainville, y pasó en 1766 al poder de los españoles...*; segue un passaggio singolare in cui si afferma che *... Inglaterra se posesionó definitivamente del archipiélago abandonado el año 1832, haciendo caso omiso de las protestas formuladas por la Argentina, como heredera de los derechos de España sobre el...*, dove il termine *arcipelago abandonato* non risponde allo stato delle cose al prodursi dell'intervento armato britannico del 3 gennaio 1833. A sua volta la *Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, *op. cit.*, vol. XIV, p. 748, annota: *La prima notizia autentica sulle isole si ebbe dal navigatore inglese John Davis, che osservò il gruppo nel 1592... La storia della colonizzazione comincia nel 1764 con la spedizione organizzata da L.A. Bougainville; i coloni viaggiavano su navi provenienti da Saint Malo, e da ciò il nome di Isole Maluine. Sinteticamente il Novissimo Melzi, op. cit., Parte II, p. 499, riprende la tesi argentina alla voce: Falkland (Is. Maluine): *Archipelago dell'Atlantico ad Est dello Stretto di Magellano; appartiene all'Argentina, ma occupato dal Regno Unito.**

le spalle, se non nei casi dell'Angola e del Mozambico in Africa (SPINI, 1963, p. 250) e del Brasile in Sudamerica.

Gli Spagnoli creano una sfera di dominio strettamente ancorata alle terre del Nuovo Mondo dove vengono sfruttati senza risparmio i ricchi areali caratterizzati dalla concentrazione delle risorse minerarie ed agricole.

Qui la strutturazione dello spazio coloniale configura tipicamente assi di percorrenza privilegiata che collegano i distretti produttivi interni con i trafficati porti di imbarco delle merci e dei preziosi, raccordati fra loro attraverso gli itinerari delle flotte imperiali dirette verso la madrepatria (FRIOLO, 1999, insetto didattico).

Con più lucida visione gli Inglesi cercheranno di realizzare un dominio dei mari articolato a scala mondiale attraverso il controllo strategico delle rotte marittime, senza rinunciare a progetti di penetrazione all'interno dei continenti e di conquista, laddove necessario, di vaste estensioni di territorio come nel Nord America, nel Sub continente indiano ed in Australia.

La questione delle Falkland-Malvinas pertanto viene ad inquadrarsi sullo scacchiere mondiale al centro degli interessi coloniali contrapposti e conflittuali delle corone di Spagna, Francia e Regno Unito.

L'esito storicamente prodottosi deriva dal confronto e dal rapporto di forze che resta configurato fra la talassocrazia britannica ed una nazione giovane alla ricerca della propria strutturazione socio-politica e comunque ampiamente rientrante nella sfera degli interessi economici alimentati dal capitalismo inglese della prima metà del secolo XIX°, dominato dallo sviluppo industriale e mosso dall'imperiosa necessità di reperire a scala mondiale aree di rifornimento di materie prime e mercati di sbocco dei propri prodotti e servizi.

Il ruolo detenuto dalle imprese inglesi nello stendimento della estesa rete ferroviaria argentina¹⁹ conformata liberamente a ventaglio (PATERSON, 1982, pp. 28-29), evidenzia il quadro delle opportunità offerte dalle distese pampane alle prestazioni tecnologiche che provenivano dai distretti industriali di nuova definizione e crescita rampante in Gran Bretagna.

¹⁹ *El 30 de agosto de 1857 la célebre locomotora La Porteña inauguraba oficialmente los escasos 10 kilómetros del primer ferrocarril argentino. Fue construida por la casa Manning Wardle y Cía de la ciudad británica de Leeds.* AA. VV., *Huellas, op. cit.*, p. 1001. In merito all'intervento del capitale britannico a sostegno degli sviluppi successivi con particolare riferimento alle imprese ferroviarie del *Ferrocarril del Sur* e del *Central Argentino*, cfr. LOBATO M.Z., SURIANO J., *op. cit.*, pp. 252-253.

A titolo conclusivo, sulla base della scansione cronologica degli eventi determinanti e delle diverse temperie storiche che di volta in volta fanno da sfondo, è possibile rilevare alcuni aspetti chiave:

- la priorità della scoperta rimane una *vexata quaestio* aperta alla ricerca ed al dibattito ulteriore, ma la mole di dati documentali, testuali e cartografici, permette di propendere per una accettazione della tesi che attribuisce alla marineria spagnola il merito dell'atto, in data quindi anteriore al passaggio del capitano inglese John Davis nel 1592; in più la precoce e prolungata visita condotta nel 1540 dall'equipaggio dell'*Incognita* (DESTEFANI, 1981, p. 23) configura la prima occupazione temporanea del suolo insulare.
- L'avvio della prima occupazione stabile accompagnata dall'esercizio effettivo della sovranità spetta alla Corona francese a partire dall'atto del 5 aprile 1764 (GOEBEL, 1927, pp. 268-269).
- La Spagna diviene stato successore della Francia, in base alla negoziazione diplomatica intercorsa nel 1766 e conclusasi nell'anno 1767.
- L'Argentina eredita i diritti spagnoli di sovranità in base al successo della propria guerra d'indipendenza ed all'atto formale di presa di possesso del novembre 1820 (BETTS, pp. 37-38), seguito da una serie di manifestazioni intenzionali di autorità e potere nel territorio sino ad oggi disputato.
- La Gran Bretagna si impadronisce nel 1833 di un arcipelago che non era disabitato, dove anzi si era già prodotta una scansione articolata di periodi configuranti veri e definiti atti di governo, amministrazione e controllo da parte di distinti soggetti politico-territoriali in avvicendamento reciproco.

L'intervento armato inglese viene ad intercorrere otto anni prima dell'occupazione di Hong Kong, rientrando il tutto in un quadro storico dominato dall'attivo dispiegarsi della rete di piazzeforti che ad un tempo supporta le rotte marittime inglesi e sostiene il sistema di potere coloniale britannico nel mondo²⁰.

²⁰ In merito alla questione dibattuta acquisisce interesse la posizione ufficiale assunta dal governo argentino in occasione dello storico passaggio di Hong Kong sotto la sovranità della Repubblica Popolare Cinese il 1 luglio 1997: ... *Argentina fijó ayer su posición a través del viceministro Andrés Cisneros, quien declaró que la restitución de Hong Kong a China "marca un hito en el proceso de descolonización mundial". Ese proceso, agregó Cisneros, experimenta "un retroceso" en el Atlántico sur, donde el Reino Unido retiene las Islas Malvinas, reclamadas por nuestro país desde que una flotilla británica se apoderó del archipiélago en 1833...*, El Clarín, Buenos Aires, Año LII, n° 18466, Lunes 30 de Junio de 1997, p. 32; Internacionales. Precedentemente, lo stesso presidente argentino aveva espresso alla stampa il suo auspicio: ... *yo tengo fundadas esperanzas de lo que está sucediendo con la colonia británica de Hong Kong suceda con las Islas Malvinas...*, El Clarín, n° 18465, Domingo 29 de Junio de 1997.

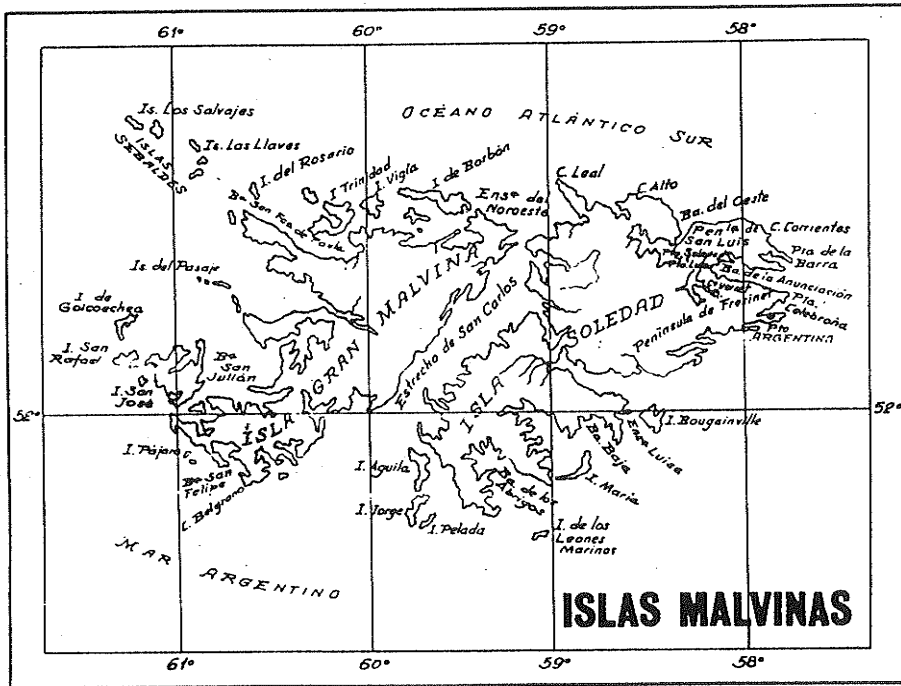
In entrambi i casi, geograficamente separati da grandi distanze, ma collegati sotto il profilo strategico e delle logiche di potere dominanti all'epoca, la risoluzione finale interviene a seguito di un episodio bellico.

BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *Diccionario Enciclopédico Salvat. Segunda Edición*, Tomo VI, Barcelona, Salvat Editores S.A., 1946.
- AA. VV., *Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana fondato da G. Treccani, 1951.
- AA. VV., *Il Novissimo Melzi. Dizionario Enciclopedico Italiano. Parte II: Scientifica*, Milano, Antonio Vallardi Editore, 1963 (35ª edizione).
- AA. VV., *Huellas*, Trenque Lauquen, Editorial Trenque Lauquen S.A., 1995, 1539 pp.
- AA. VV., *Atlas Geográfico de la República Argentina*, Buenos Aires, Instituto Geográfico Militar, 1998.
- ARNAUD V.G., *Las Islas Malvinas. Descubrimiento, primeros mapas y ocupación. Siglo XVI*, «Publicación Especial N° 13», Buenos Aires, Academia Nacional de Geografía, 2000, 257 pp.
- BURZIO H.F. (organizzazione di), *Exposición histórica de las Islas Malvinas, Georgia del Sur y Sandwich del Sur*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1964.
- BETTS A.J., *Historia de las Islas Malvinas*, Córdoba, Ediciones de Córdoba en América Latina, 1998, 98 pp.
- BULLRICH C.E., *Malvinas o Falklands?*, Buenos Aires, Nuevohacer Grupo Editor Latinoamericano, 2000, 311 pp.
- CAILLET-BOIS R.R., *Una Tierra Argentina. Las Islas Malvinas*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1982, 456 pp.
- CESPEDES DEL CASTILLO G. (selección y presentación), *Textos y documentos de la América Hispánica (1492-1898)*, XIII, «Historia de España», Barcelona Editorial Labor, S.A., 1986, 478 pp.
- COCKRUM E.L., MCCAULEY W.J., *Zoologia*, Padova, Piccin Editore, 1970, 812 pp.
- CORNA PELLEGRINI G. (a cura di), *Aspetti e problemi della geografia*, I vol., Settimo Milanese, Marzorati Editore, 1987, 770 pp.
- DAHLGREN E.W., *Les Relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique (Commencement du XVIII° siècle)*, t. I°, *Le commerce de la Mer du Sud jusqu'à la paix d'Utrecht*, Parigi, 1909.
- DE LA RONCIERE C., *Histoire de la marine française*, VI, *Le crépuscule du grand règne. L'apogée de la guerre de course*, Parigi, 1932.

- DESTEFANI L.H., *El descubrimiento de las Islas Malvinas (Aporte para un estudio crítico)*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1981, 46 pp.
- DESTEFANI L.H., *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ante el conflicto con Gran Bretaña*, Buenos Aires, Edipress S.A., 1982, pp. 144.
- ESPINOSA ROMERO C., *La deuda política*, in: GOMEZ ESPINOZA N., PAZ J., CEPEDA M., *op. cit.*, pp. 53-91.
- FRIOLO R., «Hong Kong 1997: la transizione». *Geografia nelle scuole*, XLII (1997), 3, inserto speciale, 11 fotogr.
- FRIOLO R. «La problematica storico-geografica del Canale di Panamá». *Geografia nelle scuole*, XLIV (1999), 5, inserto didattico, 14 fotogr.
- GOEBEL J. JR., *The struggle for the Falkland Islands. A study in legal and diplomatic history*, New Haven, Yale University Press, 1927, 482 pp.
- GOMEZ ESPINOZA N., PAZ J., CEPEDA M. (coordinamento di), *A 50 años del Protocolo de Río de Janeiro*, Quito, CCE Benjamín Carrion, 1991, 117 pp.
- GREENWAY M., «The Geology of the Falkland Islands». *British Antarctic Survey: Scientific Reports*, (1972), n° 76, (Natural Environment Research Council).
- LOBATO M.Z., SURIANO J., *Nueva Historia Argentina. Atlas Histórico*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana S.A., 2000, 587 pp.
- MONETA J.M., *Nos devolverán las Malvinas? Los actuales problemas malvineros*, Buenos Aires, Artes Gráficas Super SRL, 1970, 112 pp.
- MINISTERIO DE CULTURA Y EDUCACIÓN - DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS POPULARES, *Soberanía. Contribución Bibliográfica a la Afirmación de Derechos Argentinos Sobre Las Malvinas, Islas y Sector Antártico*, Buenos Aires, 1975.
- MIR L.B., NOCETTI O.R., *La disputa por la tierra. Tucumán, Río de la Plata y Chile (1531-1822)*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana S.A., 1997.
- NEBENZAHL K., *Atlas de Colón y los grandes Descubrimientos*, Madrid, Editorial Magisterio Español, S.A., 1990, 167 pp.
- PATERSON J.H., *Introduzione alla Geografia Economica*, Milano, Franco Angeli Editore, 1982, 314 pp.
- PIGAFETTA A., *Primer viaje alrededor del mundo (Traducido directamente de la edición italiana del Dr. Carlos Amoretti)*, Buenos Aires, El Elefante Blanco, 2001, 229 pp.
- POTTER J. (introduzione di), *Atlas ilustrado del Mundo. Siglo Diecinueve*, Madrid, Editorial LIBSA, 1990, 179 pp.
- SOBEL D., *Longitudine*, Milano, RCS Libri S.p.A., 1999, 155 pp.
- SPINI G., *Disegno storico della civiltà. Vol. III°*, Roma, Edizioni Cremonese, 1963, 533 pp.
- TORRE REVELLO J., *La promesa secreta y el Convenio anglo-español sobre las Malvinas de 1771*, Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1952.
- ULIBARRENA J., AGUGLINO R., «Fotointerpretación preliminar de las Islas Malvinas: lineamientos estructurales». Extracto de *la Revista del Museo de la Plata*, (Nueva Serie), Sección Geología. Tomo IX (1984), N° 79, pp. 143-162.

LA TOPONOMASTICA IN LINGUA SPAGNOLA
DELL'ARCIPELAGO FALKLAND-MALVINAS



Da DESTEFANI L.H., *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ante el conflicto con Gran Bretaña*, Buenos Aires, Edipress S.A., 1982, p. 29.