

ISLAS OCEÁNICAS, ISLAS FANTASMA E HISTORIAS REGIONALES CLAVES PARA PENSAR ESCENARIOS DE TERRITORIALIDAD DISCONTINUA¹

 Darío G. Barraera^{2,3}

RESUMEN

Las islas atraen o estimulan la innovación conceptual; han sido y continúan siendo atractivas como laboratorio económico, político, ecológico o social. Para los navegantes de todos los tiempos, fueron lugares de conexión –verdaderos oasis en los desiertos oceánicos– o lugares ideales para confinar enfermos o cautivos. Desde los albores del siglo XXI, recuperaron centralidad como locación de estudios donde se entrecruzan la idea de laboratorio, de microanálisis y también las tendencias de historia global y conectada: permiten estudiar acotadamente los cruces entre condición geográfica y acciones humanas; esparcidas por todo el planeta (tanto las existentes como las “fantasma”) constituyen puntos de paso del tráfico mundial y también dispositivos fre-

1 Parte de este texto fue expuesto por primera vez como Conferencia Inaugural en el 39 Congreso Internacional de Historia Regional de la Universidad Autónoma de Sinaloa, México. Agradezco los comentarios recibidos, así como las sugerencias y correcciones de varios colegas y amigos que no son responsables en absoluto de los errores y omisiones que este texto todavía contiene.

2 Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) - Universidad Nacional de Rosario (UNR) – Rosario – Santa Fe – Argentina.

3 Profesor Titular Ordinario de Historia de América II (Colonial) en la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR. Investigador Principal y Vicedirector de ISHIR (CONICET) – Premio Nacional de Historia (2022) – Director del Programa Malvinas y Atlántico Sur (UNR) y de los proyectos de investigación: PIP 0765 – CONICET; PICT 2022-08-0017 y Gobernar islas: territorios, recursos y saberes de las sociedades insulares de la monarquía hispánica (Ss. XVI-XIX)–(GITERE-HI) radicado en la Casa de Velázquez – Programa GOUVILES. E-mail: dgbarriera@conicet.gov.ar.

cuentas en conflictos soberanos desde mucho antes de la existencia de los estados nación. Este artículo señala su reaparición en la agenda historiográfica mundial y se pregunta por su valor heurístico para la historia regional del sureste americano durante el período colonial.

PALABRAS CLAVE

Islas – Historiografía – Historia Regional – Atlántico Sur – Período Colonial.

OCEANIC ISLANDS, PHANTOM ISLANDS AND REGIONAL HISTORIES KEYS TO THINK ABOUT SCENARIOS OF DISCONTINUOUS TERRITORIALITY

ABSTRACT

Islands attract or stimulate conceptual innovation. They have been and continue to be attractive as economic, political, ecological or social laboratories. For navigators of all times, they have been connecting posts -true oases in oceanic deserts- or ideal places to confine the sick or captives. Since the dawn of the 21st century, they have regained centrality as a location for studies where the idea of laboratory, microanalysis and also the trends of global and connected history intersect: they allow the study of the crossroads between geographical conditions and human actions; scattered all over the planet (both existing and “ghost” ones), they are points of passage of world traffic and also frequent devices in sovereign conflicts since long before the existence of nation states. This article notes their reappearance on the world historiographical agenda and asks about their heuristic value for the regional history of the American Southeast during the colonial period.

KEYWORDS

Islands – Historiography – Regional History – South Atlantic Ocean – Colonial Period

Recebido em: 08/07/2024 - Aprovado em: 02/08/2024

1. Una isla que sea isla

Un aviso publicitario nos presenta una imagen: un pequeño pedazo de tierra y arena, bañado por aguas que van de lo cristalino al azul profundo, es el punto del planeta donde el agobio no puede alcanzarnos; queda en medio de un océano. La imagen no permite saber cuán cerca o cuán lejos está la masa continental más cercana: la isla oceánica, por definición, está lejos de todo, incluso si no lo está.

Esa isla en particular –metonimia de muchas otras en general– nos permitiría poner un paréntesis en nuestras agendas llenas de *deadlines* y fatales obligaciones para abandonarnos mansamente a la absorción de rayos de sol, al disfrute de ambrosías y elixires que, en principio, no tienen precio. La imaginación se hunde en una segunda capa de objetos de deseo convertidos en mercancía por la industria del turismo de placer o de aventura, y los que somos profesores universitarios nos dejamos confortar, aunque sea imaginariamente, por esas promesas que están fuera de nuestro presupuesto o, sencillamente, no cuajan con lo que honestamente valoramos como un buen descanso.

Pero a pesar de los esfuerzos del marketing, todos sabemos que al fin y al cabo ninguna isla es una isla (nos lo han dicho metafóricamente Ginzburg y Baker⁴, consecutivamente) y que las islas geográficas son mucho más que un objeto de deseo o un territorio de fantasías. Las islas siempre fueron fascinantes y no cabe duda de que, desde los poemas homéricos hasta los islarios, cuya tradición veneciana se prolongó entre los marinos al servicio de la corona española, su localización, sus características –reales o imaginadas–, sus posibles funciones (que van del punto de reparo hasta lo carcelario) y, sobre todo, sus particularidades ecológicas fueron centro de interés en literaturas que aportaron enormemente a la construcción de conocimiento tanto como a los juegos de poderes que se desarrollaron alrededor suyo desde la antigüedad.

Para quienes hacemos historia de territorios americanos disputados por monarquías con vocación imperial, es imposible no tener presente las

4 Ginzburg, 2016; Baker, 2007.

palabras de uno de los máximos expertos en el Imperio Romano, Geza Alföldi, quien hace muchos años escribió que "...Roma se convirtió asimismo en un poder naval a raíz de sus enormes esfuerzos en tal sentido durante la primera guerra púnica, circunstancia que, añadida a la conquista de Sicilia en el 241 a. C. y a las de Cerdeña y Córcega en el 237 a. C., y más aún, con la organización de estas islas en el 227 a. C. como las primeras provincias romanas en el Mediterráneo occidental, activó de forma inevitable su expansión económica"⁵.

Es que, con toda evidencia, para las armadas imperiales –tanto como para los marinos contratados, los que hacían el corso, los bucaneros o los piratas⁶–, las islas, sobre todo las oceánicas, constituían puntos necesarios para la navegación como punto de apoyo o de abastecimiento, de refresco, de abrigo o emplazamiento para organizar los dominios o las resistencias. Como es evidente, las islas son porciones de territorio que definitivamente pueden jugar roles tan contradictorios como el de aislar y conectar, simultáneamente⁷. Lo que difiere, en cualquier caso, no es el tipo de isla, sino el estatuto político del sujeto habilitado para la comunicación o condenado al confinamiento. Por la otra, como lo ha señalado ya Godfrey Baldacchino basándose en Baum y King⁸, uno de los caracteres que forman parte del aspecto fascinante de las islas es la frecuencia con que los humanos le han considerado una *tabula rasa*, esto es, un desierto político⁹. En estos casos, la condición insular no es tan determinante como la voluntad del conquistador de ignorar sujetos y datos de lo conquistado para implantar sobre su superficie la "plantificación" de un proyecto¹⁰.

Las islas, quizás por esta misma razón, pero seguramente no solo por ella, atraen o estimulan la innovación conceptual y –por sus condiciones

5 Alföldi, 1987, p. 22-37.

6 Rediker, 2004.

7 Sobre estos temas hay muchísimas reflexiones. Ver notoriamente las iniciativas de Baldacchino, 2006, así como Kroupa, Mawson y Brixius, 2018, p. 541-558; también Bonnett, 2022.

8 Baum, 1996; King, 1993.

9 Fórmula que he utilizado para analizar la formación de un espacio político en el litoral rioplatense del siglo XVI, la construcción de un desierto político, Barrera, 2013.

10 Véase las reflexiones de François Godicheau, en preparación.

especiales— también la proporcionan¹¹. Con un pasado que vincula utopías políticas o increíbles historias de supervivencia, el imaginario insular no está exento de otros sedimentos, como la idea de laboratorio (económico, político, ecológico o social)¹², la de posta conectora —punto de paso imprescindible, verdadero oasis en los desiertos oceánicos—, la de incomunicación (voluntaria pero también involuntaria) y, por supuesto, la de confinamiento o con la de castigo: la relación entre islas y presidios es materia de estudios en historiografías de todo el mundo¹³. Según Alastair Bonnett, los países hacen denodados esfuerzos por tener islas, “...porque les permiten arrogarse 200 millas náuticas de territorio medidas desde la costa de cada una de ellas [...] Si uno anda buscando espacios intensamente ocupados por armamento militar o que hayan sido bombardeados a muerte, nada mejor que una isla”¹⁴. Lógicamente, la historiografía espeja —aunque no lo hizo siempre— el enorme interés que las islas tuvieron para los agentes de las historias que estudiamos.

Desde los albores del siglo XXI, las islas devinieron nuevamente en centro de atención para algunos estudiosos por enlazar bien con las ideas de laboratorio, de microanálisis y también de historia global y conectada: son un observatorio acotado y privilegiado para estudiar los cruces entre condición geográfica y acciones humanas; están por todo el mundo y son puntos de paso por excelencia del tráfico mundial. Por eso existe, desde hace aproximadamente un cuarto de siglo, un renovado interés por el estudio interdisciplinar sobre lo que sucede en las islas, y estas se han

11 Sigo en este punto el sugerente estudio que Baldacchino, 2006, p. 3-18, publicara en ocasión del primer número del *Island Studies Journal*. En el mismo, después de enumerar una docena de razones por las cuales las islas son importantes, el autor se pregunta: “Need one say more? Rather than justify why studying islands is important, it would appear more appropriate to try and explain why ‘island studies’ remain a largely unacknowledged field of study, and an island studies journal has had to wait until now to emerge.” Baldacchino, 2006, p. 5).

12 “Isla = libertad y miedo. Parecen hechas ex profeso para experimentos, para empezar de cero”, Bonnet, 2022, p. 10. La idea de laboratorio insular para la conquista de América está presente en nuestros programas de estudio de la UNR desde hace tiempo: <https://shre.ink/DM4q>. [consulta del 5/4/2024]

13 Véase la magnífica tesis de Anthony Santilli, 2023; y Calzolaio, 2022. También los muchos trabajos de Giampaolo Salice que contienen reflexiones muy sugerentes.

14 Bonnett, 2022, p. 10.

instalado como foco de proyectos, centros de estudio y revistas especializadas¹⁵.

2. El botín más grande de todos los tiempos y el interés británico por más islas oceánicas

George Anson había ingresado a la Royal Navy en 1712, durante una época de paz que muchos historiadores han caracterizado como incómoda para las élites británicas, ya que los períodos de guerra les ofrecían mayores oportunidades económicas. Su bautismo de fuego habría sido en 1717, durante la batalla de Passaro (Sicilia) y durante las dos décadas posteriores se dedicó al *commerce protection*, esto es, a evitar que los buques británicos fueran atacados por *el corso* –aunque sabemos que la acción ofensiva de esas brigadas no era menos infrecuente–; además, suele caracterizarse como un “oscuro” capitán naval que realizaba esas actividades en las costas occidentales de África¹⁶.

Durante el ministerio Walpole, la posición oficial británica era antibelicista, lo que incomodaba a las élites comerciales y al almirantazgo que veía cómo sus equipamientos se oxidaban y su oficialidad envejecía. El ataque enviado por Gran Bretaña al Caribe español en 1739 so pretexto de la ofensa recibida por el Capitán Jenkins en La Habana en 1731 –conocida por eso mismo como la Guerra de la Oreja de Jenkins o como la Guerra del Asiento– fungió de contexto para que el Almirantazgo británico convocara a Anson. Según consta en registros oficiales, su misión consistía en apoyar al almirante Edward Vernon (ya en el Caribe) desde el Mar del Sur y, durante el viaje, desatar el caos en territorio español. Según las propias instrucciones del almirantazgo: “‘Annoy and distress’ the Spaniards on the South American coasts by ‘taking, sinking, burning or otherwise destroying all their ships,’ to seize any Spanish settlements which might be vulnerable, to encourage the Indians and Peruvian colonists to

15 Es el caso de la emblemática *The Journal of Island Studies* (China), que se publica desde el año 2000, o de su secuela *Island Studies Journal* (Hong Kong, que lo hace desde 2006).

16 Williams, 2003, p. 289.

revolt, and to intercept and capture the great Spanish treasure galleon on its annual run between Manila and Acapulco”¹⁷.

Al regresar de ese viaje de circunnavegación, que incluyó, entre otras curiosidades, la paradoja de haber sido una de las expediciones más desastrosas en términos de pérdidas humanas (1.300 hombres muertos de escorbuto) al mismo tiempo que la más exitosa en términos económicos, por haber capturado el mayor botín de todas las épocas (el galeón de Manila), el comandante británico George Anson sugirió que las islas que él nombró como Falkland (las Malvinas, a las que no había llegado ni avistado) podían ser un buen fondeadero para las naves que tuvieran que atravesar el cabo de Hornos. Esta expedición se guió para muchas cosas en las narraciones de Amadée Frézier y George Shelvocke. Frézier hizo el viaje con una carta en la cual figuraban las Sebaldinas e incluyó unas “Islas Nuevas” que eran las Malvinas. Pero, como muy bien dice Williams, *El Voyage* (esto es, el libro *best seller* surgido después) “...miraba hacia el futuro en algunas de sus partes en que recomendaba cartografiar las Islas Malvinas, Tierra del Fuego y la costa occidental de la Patagonia para facilitar a futuras expediciones el acceso al Mar del Sur. Las Malvinas en un océano y la isla Juan Fernández en el otro se consideraban probables escalas tanto para las empresas comerciales en tiempos de paz como para las expediciones depredadoras en tiempos de guerra.”¹⁸. Anson había logrado que las islas del Atlántico Sur y las del Pacífico Sur, que siempre habían interesado a la Corona Británica, entraran ahora oficialmente en el radar del almirantazgo, donde desde finales de 1740 se discutían proyectos para ocuparlas¹⁹.

17 Gordon, 1984, p. 155. Williams, 1967, p. 34-39.

18 Williams, 2002, p. 324-326. Cabe destacar que esto ya había sido señalado hace un siglo por Lee Brown, 1922, p. 391.

19 Barrera, 2024.

3. *Sugerencias para una regionalización nativa*

Este libro surgido del viaje de Anson (Walter, 1748) se transformó en el más grande best seller del siglo XVIII²⁰, gozó de una traducción casi inmediata al francés (1749) pero no se publicó en español hasta 1833, motivo por el cual es difícil que haya sido accedido directamente por Manuel Amat y Junient quien, ejerciendo la presidencia de la Audiencia de Chile, informó al Rey que la ocupación de esas islas (las Malvinas) significaría grandes ventajas para cualquier Nación que las poseyera²¹.

Ximena Urbina Carrasco localizó para estos años rumores que aseguraban que los ingleses se habían asentado o pretendían asentarse en algunas islas del Pacífico sur, en la costa de Chile: desde el siglo XVII, los presidentes de la audiencia de Chile habían recibido la orden de instalar una población allí para evitar la ocupación británica²². Estos rumores circulaban por doquier, y los manejaban incluso quienes se oponían a la guerra contra el monarca español. Samuel Johnson, un asesor de Su Majestad Británica que militaba contra la posibilidad de una guerra con España, escribió en 1771 que el propio Anson había elegido islas del Atlántico Sur (las Malvinas y la inexistente Pepys) como punto de apoyo para un objetivo que, desde 1740, había sido prioritario para la mayoría de los miembros del Almirantazgo: las costas del Pacífico o, como se llamaba en la época, del “lago español”²³.

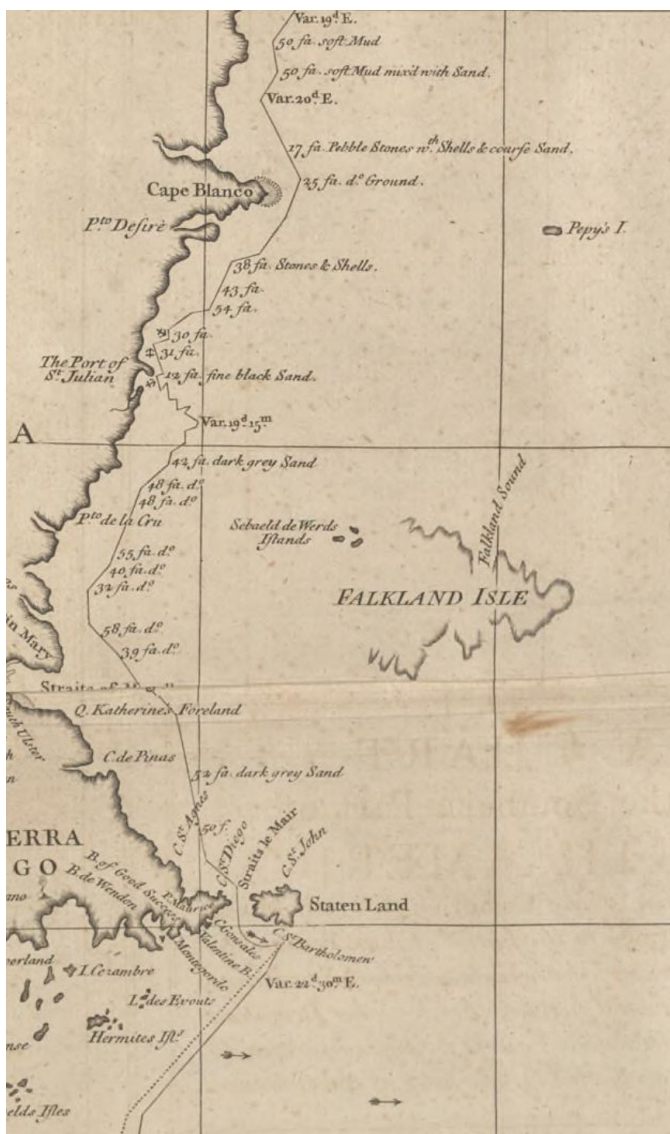
20 Lejos estuvo de ser el único. Solo los naufragos de la fragata Wager escribieron algunos más; incluso la primera versión se publicó en Londres en 1743, antes del regreso de Anson. Véase Bukeley y Cummins, 1743.

21 Amat y Junient, 1758 (AGI, Buenos Aires, 552, 1, f. 3).

22 Urbina Carrasco, 2017 y 2018.

23 “Es desde la publicación del viaje de Anson que la opinión de los españoles cambia de manera notable puesto que advierten que, para el autor, un asentamiento en la isla Pepys o Falkland es condición necesaria para el éxito de nuestras futuras expediciones contra la costa de Chile, asentamiento de tal importancia y utilidad que traería numerosas ventajas en tiempos de paz mientras que en los de guerra nos haría dueños del Mar del Sur.” (Johnson, 2012 [1771], p. 39)

Figura 1 – Recorte de la Isla de Pepys en la costa patagónica (Atlántico Sur) –
Fragmento de *A Chart of the Southern Part of South America* – en Walter, 1748



Allí y en los dos capítulos siguientes²⁴, los viajeros –o sus editores, o todos ellos– deciden presentar recomendaciones para futuras navegaciones que pretendan dar la vuelta al Cabo de Hornos. Esto es consonante con un deseo general que atraviesa todo el libro, ya que lo mismo dice cuando habla de la circunnavegación en general o cuando se refiere a los anexos cartográficos sobre Cabo Blanco o sobre la Bahía de San Julián²⁵. Pero lo que me interesa subrayar es que Anson y Walter refieren como tema digno de atención no tanto una isla sino un área. Su énfasis está puesto en que los británicos “deben descubrir” –esto es, visualizar un sitio no ocupado todavía para establecer sobre el mismo un dominio, aún cuando fuera en “aguas españolas”– algún lugar más al Sur de las costas del Brasil donde los barcos podrían refrescarse y abastecerse antes de girar hacia el Pacífico. En términos científicos, se diría que están configurando una región.

Es en este contexto que, después de su mención en el diario de Cowley a finales del siglo XVII, reaparece la isla Pepys, por un lado, y las Malvinas (Falklands), por el otro, como “dos lugares” sobre los cuales “tenemos en realidad el conocimiento imperfecto” que “quizás, al examinarlos, podrían resultar extremadamente convenientes para este propósito”²⁶. Entonces Pepys y Falkland (Malvinas) son una Isla y un Archipiélago, respectivamente, distantes entre sí más de cuatro grados de latitud, pero aún desconocidas, que debieran examinarse en un futuro, y que conforman una región con la Isla Grande de Tierra del Fuego, el Cabo de Hornos y la zona del Estrecho. También con la costa Sur de la Patagonia Atlántica. Queda claro entonces que estos agentes británicos intentaban hacer pie en el Atlántico Sur y, si no podían hacerlo físicamente, lo hacían mediante

24 El capítulo IX se titula, elocuentemente, “Observations and directions for facilitating the passage of our future Cruisers round Cape Horn”.

25 Walter, 1748, p. 60, 62 y 64.

26 Walter, 1748, p. 91.

recomendaciones en sus diarios (proyectando) o a través de las imágenes, esto es, cartográficamente.

4. Un gobierno que reacciona

Si en 1749 la rápida reacción de Ricardo Wall (embajador español en la corte de Londres) evitó la puesta en marcha del proyecto sugerido por Anson al Almirantazgo, existe consenso alrededor de que, antes que abortado, el mismo fue postergado²⁷. Fue así que, en 1764, a causa de un rumor que llegaba desde Montevideo acerca de un asentamiento francés en las Malvinas, las islas del Atlántico Sur ingresan de lleno en la agenda de la corte de Carlos III. Si el asentamiento francés molestaba porque, bien que asunto de familia, se había mantenido en un secreto que no se correspondía con los términos de la alianza²⁸, la persistencia del interés británico en la zona preocupaba de otra manera –ya que los frentes de guerra con sus fuerzas habían producido severos daños a las coronas española y francesa en el Caribe, la costa este de la América del Norte y el archipiélago filipino²⁹. El baillío Julián de Arriaga solicitó a varios ministros y cortesanos sus puntos de vista para determinar qué rumbo debía tomar la política de la Corona al respecto.

Entre las respuestas, una breve notita sin firma fechada el 3 de septiembre de 1764 va acompañada con imágenes que valían más que mil palabras: “Para que vea Vd si los Ingleses piensan en las Islas Malvinas le remito copia de un Mapita en que las tienen puestas del color encarnado como se indican sus propios países...”³⁰. Los papeles que iban con los dos

27 Véase Gil Munilla, 1948, p. 9. Sobre la labor de Wall en Londres durante esos meses, Téllez Alarcia, 2000.

28 Véase más ampliamente en Barrera, 2020.

29 El final de la Guerra de los siete años fue, como se sabe, muy oneroso en términos de retroceso territorial y de geoestrategia en general para ambas coronas.

30 Archivo General de Simancas, Estado, 6962, 4 y 5 contiene el original de estas notas –los dos papeles, el del 2 y el del 11 de agosto– y contenía el mapa, que fue separado del legajo para ser archivado en la colección Mapas, Planos y Dibujos. Entre los papeles del Conde de Fuentes hay copias de los mismos, AGS, Estado, 6957. Dada la fragilidad de la salud de Fuentes por esos meses y la cantidad de notas que Grimaldi recibió de Magallón, no sería imposible que el informe sin firma le pertene-

mapas –uno era la versión francesa de D’Anville, 1748, y el otro era el mismo, pero retocado–³¹ hablaban sobre tres temas: el descubrimiento y establecimiento de los franceses en una Isla que suponen conveniente para escala en la navegación a las Indias Orientales; el mítico río que uniría el océano Atlántico por el Pacífico a través de la Patagonia y también, cómo no, la isla Pepys.

Retengamos la atención sobre el “encarnado” de las Malvinas y de la isla Pepys. Si el color blanco, para la época –y por mucho tiempo– “ha sido adoptado como la expresión de falta de información en el dominio de las cartas temáticas”³², el uso del color encarnado no es exactamente su contrario –un exceso de información–, sino que expresa *dominio* o pretensión de dominio, independientemente de la información disponible sobre el espacio y de los títulos que se dispusieran sobre el territorio. Se trataba de expresar una voluntad que, como el tiempo dejó ver, no necesitó de la existencia real del terreno para ser expresada. En el discurso cartográfico, el dominio se manifestaba no solamente al margen del ejercicio físico de la fuerza, sino incluso al margen de la existencia misma de su objeto. En términos de la época eran una manifestación unilateral de soberanía.

Por otra parte, el mapa publicado por William Hacke sobre la isla Pepys presenta lo que parecen inocentes y pintorescos detalles –como la toponimia, nombrando lugares tales como “bahía del Almirantazgo” y “punta del Secretario”–. Sin embargo, lo que subyace a esta operación es la demostración del ejercicio de (inexistentes, como la isla) actos de gobierno³³, los cuales, por supuesto, más tarde podrían traducirse como

ciera o fuera una copia del mismo. El mapa de referencia se aloja el Archivo General de Simancas, y su signatura es AGS, MPyD, 6, 1. Desarrollé el tema en Barrera, 2020, donde están los mapas.

31 “Para que se conozca la situación de las Islas, se ha copiado de los mejores Mapas que corren, Francés, e Inglés la parte conducente ≠ demostrarla; y son tan conocidas que apenas hay carta moderna, que no las coloque igualmente. Los Ingleses las llaman Faulkland sound; los Franceses y Olandeses Malouines.”, AGS, Estado, 6957, f. 1v.

32 Lois, 2018, p. 28.

33 Hemos trabajado la cuestión de la designación de los nombres de lugares y de la toponimia como práctica del equipamiento político del territorio en Barrera, 2013, y la hemos retomado en el resto de nuestros trabajos sobre Malvinas. Sobre Pepys hay un trabajo en curso de evaluación.

elementos a partir de los cuales declamar una pretensión soberana, pero que a nosotros, como historiadores, nos sirven también para reconstruir cómo regionalizaban los actores de la disputa interimperial.

5. Las islas fantasmas: ¿un horizonte globalmente compartido?

La isla Pepys no está sola. Comparte su condición de *isla fantasma* con otras, entre las cuales las Aurora (en el Atlántico Sur), la de Buss (en el Atlántico Norte), la Bermeja (en el Caribe) o la de San Brandán o Borondón (al oeste de las Canarias). Todas ellas formaban parte de lo que podríamos denominar el inventario de un inconsciente cartográfico de la modernidad tardía –coincidente con los orígenes de la primera mundialización o la *globalización arcaica*–, período durante el cual ocurrieron algunos procesos que pueden ayudarnos a comprender su composición.

Desde comienzos del siglo XVIII, el Reino Unido de Gran Bretaña protegió, animó, impulsó y, en ocasiones, protagonizó directamente una expansión de la navegación bajo su bandera animada por pulsiones de conquista –disputa por el control político de vastos territorios contra los imperios español, francés, portugués y holandés–. Es muy difícil separar los intereses comerciales generados por la presión productiva (algo que se hizo muy fuerte después de 1760) de la actividad naval guerrera y la propaganda política, pues en ocasiones era toda una sola cosa: el saqueo e incendio de Payta (costa del Ecuador, 1741) fue realizado por una tripulación deteriorada y –según su propio capitán– porque era lo único que se podía hacer³⁴. El hecho sirvió, no obstante, al comandante George Anson para obtener un botín, levantar el ánimo de la tripulación, repartir panfletos en contra del rey de España, deteriorar la confianza de los territorios cercanos en la defensa y recobrar fuerzas en busca del galeón de Manila³⁵.

34 Cabe acotar que esa población costera había sido saqueada o incendiada –en algunos casos las dos cosas– antes por Thomas Cavendish (1587), Edward Davis (1686), John Clipperton-George Shelvoque (1719 y 1720) y Bart Sharp (1720).

35 Williams, 1999.

En ese universo donde el espacio de confrontación era un enorme desierto de agua –*el mar* como unidad, ya que todos los océanos finalmente estaban comunicados entre sí, y esto había sido efectivamente constatado en 1522 después de la primera circunnavegación–, las islas jugaban un papel clave: servían para definir itinerarios, fungían como puntos de esperanza donde encontrar indispensable agua dulce, postas donde fondear para proceder tranquilamente a una reparación que permitiera seguir navegando. En palabras de Katherine Parker, esos “peldaños” permiten comprender de qué manera pudo organizarse un “mapa” de lo que el Imperio Británico pretendía hacer legible³⁶. Por otra parte, durante este mismo proceso, las islas “rivalizarían con los continentes desconocidos como objeto de atención y acabarían suplantándolos” y constituyendo verdaderos oasis de esperanza en esos enormes desiertos de agua. Fue así como “la Isla de la desesperación de Crusoe se convirtió con el tiempo en un refugio seguro, incluso en Liberación cuando consiguió a duras penas regresar a ella después de que el oleaje lo arrastrara mar adentro en la canoa”³⁷.

Pero lo que debe tenerse presente es que, por diversas razones, los cartógrafos no eran navegantes y, al revés, los navegantes no eran necesariamente buenos cartógrafos³⁸. Si bien los marineros debían tener una formación en el trazado de cartas de navegación, no todos la tenían efectivamente y los cartógrafos o cosmógrafos de formación trabajaban, mayoritariamente, en sus talleres en tierra firme –aunque si estaban en los Países Bajos, no tan firme–. Por lo tanto, lo que volvía inteligible a través del mapa la existencia de esos puntos de apoyo para navegantes en el vasto desierto oceánico era el resultado de interpretaciones sobre información que, además de su difícil enunciación, viajaba sujeta a no pocos condicionamientos.

36 Parker, 2018, p. 660.

37 Williams, 1999, p. 210.

38 Algunos, como Domingo Perler y Rabasquino (que hizo cuatro viajes a Patagonia y Malvinas entre 1768 y 1770), eran formidables marinos y dibujantes. Pero gente que incluso había recibido su misma formación no le igualaba en talento con la pluma, por lo que puede considerarse una excepción.

Por último, en los talleres donde se imprimían mapas o se ilustraban libros también se jugaba fuerte en materia política: la colección de viajes editada por la familia De Bry entre 1590 y 1634 “fue una de las más influyentes en la divulgación de una determinada imagen del Orbe Terrestre y sus habitantes. Presentada en dos series de trece y doce volúmenes respectivamente, las llamadas *Americae* o *India Occidentalis* e *India Orientalis* ofrecieron al lector los relatos de la mayoría de los viajes que desde fines del siglo XV habían sido realizados a América y Asia.” Esas poderosas imágenes, nos muestra Carolina Martínez, “tuvieron el propósito de fomentar la Leyenda Negra y promover al mismo tiempo la colonización protestante en el Nuevo Mundo”³⁹. Esta actitud anticatólica y antiespañola es visible, también, en los mapitas que acompañaban el informe recibido por el marqués de Grimaldi, donde las islas “descubiertas” por una de las potencias que disputaba los dominios a la española, las coloreaba y, además, las agrandaba, extendiendo la importancia de aquello que estaba en el mar frente a lo que permanecía (español) en el continente.

Decisiones conscientes, verdades torcidas, mentiras deliberadas, todo valía para dar la disputa en el Atlántico sur. Como efecto no deseado, la isla Pepys apareció en 111 mapas publicados⁴⁰, un número que la ubica en un sitio de privilegio dentro del inconsciente cartográfico de la modernidad y que, a pesar de los censores, la hace inolvidable.

6. La historia global y el microanálisis

“The story of the globalists illuminates some at the expense of others, the left behind, the ones who cannot move, and those who become immobilised because the light no longer shines on them”⁴¹. Esta sentencia de Jeremy Adelman –devenida más o menos célebre– nos anima a introducir la pregunta por aquello que ni siquiera estuvo ahí más allá de la imaginación cartográfica o la pretensión política; por aquello que no pudo ser alumbrado porque su localización no ha sido comprobada pero que, sin

39 Martínez, 2019, p. 201-202.

40 Se documentan, por lo menos, 109 mapas véase en <https://shre.ink/DM42>. [Acceso em: 10/11/2023]

41 Adelman, 2017, p. 8.

embargo, ha hecho correr ríos de tinta, ha dado lugar a más de un centenar de mapas; un sitio que no suponía más promesa que un *rélais* en el camino, y en nombre de cuya búsqueda se hicieron no obstante grandes esfuerzos económicos y se pusieron en riesgo centenares de vidas.

La historia de la isla Pepys –que posiblemente no sea más que la historia de un error de notación que se transformó en un lugar que no estaba–, la historia de una isla fantasma, es incómoda para las historias nacionales o regionales⁴². Los mapas que la representan son una paradoja, ya que no se dejan encuadrar en el género de las cartografías de ficción o los atlas imaginarios –donde hay una voluntad de ficcionalizar en función de un propósito artístico (como en el caso del mapa de la Isla de la Felicidad)⁴³ o de cartografiar un recorrido ficcionalizado⁴⁴–. Pero, y aunque me gustaría mucho defender sobre todo su inscripción en una historia regional atenta a las ficciones que los actores creaban para diseñar recorridos convenientes, su inscripción más evidente parece ser la *global history* porque, como fenómeno, la isla fantasma tiene una inscripción global –esto es, se han detectado centenares de casos a lo largo de la historia humana– y una conexión directa con los dominios territorialmente discontinuos.

Su abordaje problemático es imposible fuera de los principios del microanálisis indicial y radical, con los que venimos dialogando hace tanto tiempo. Indicial o indiciario porque una vez constatado que ese territorio sobre el que trabajamos no ha estado allí, su existencia cartográfica y lite-

42 Pedro de Angelis, invitado de Rivadavia en 1826 y editor de una Colección de Obras y Documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata, que abortó por falta de papel durante el boqueo francés de 1838, cuyo prestigio internacional era proverbial (fue miembro científico por el Instituto Histórico y Geográfico de Rio de Janeiro, por la Royal Geographic Society de Londres, por la Société Géographique de París, por el Reale Instituto d'incoraggiamento delle Scienze Naturali de Nápoles, por la Massachusetts Historical Society, por la Société Royale des Antiquaires du Nord de Copenhague y por la American Philosophical Society de Filadelfia), incorporado por Mitre al Instituto Histórico y Geográfico del Río de la Plata cuando regresó a Buenos Aires en 1855, en fin, uno de los fundadores de la protohistoriografía profesional de la Argentina (y también del Brasil) se había obsesionado con, entre otras cosas, la comprobación de la existencia de la isla Pepys y recogió numerosos textos que documentan su existencia –la mencionan y hasta la describen–.

43 Véase <https://www.hsrarebooks.com/detail/carte-de-lisle-de-la-felicite>. [Acceso em: "20/02/2024]

44 Martínez, 2021.

ria expresada de todos modos algo sobre aquella sociedad, sobre la forma de contornear lo que era deseable como etapa de navegación, como elemento que podía inscribirse en un itinerario, en una región.

Estos indicios, aun cuando sean pistas falsas, nos ayudan “a salir del terreno movedizo de la contraposición entre ‘racionalismo’ e ‘irracionalismo’”⁴⁵. ¿Hacia dónde conducen huellas que, como en este caso, afirmaban la existencia de una isla allí donde solo había agua? La exigencia menos renunciada de cualquier historia que se pretenda espacial –y la regional no puede renunciar a serlo– tiene necesariamente que encontrarse con la versión radical del microanálisis⁴⁶ y enfrentarse al desafío de explorar las conexiones que proponen, por ejemplo, la existencia literaria, política y cartográfica de las islas fantasma. Tratar de encontrar los motivos racionales y emocionales detrás de la creación de estas postas imaginarias en el vasto desierto que eran los océanos de la misma manera que, en los desiertos de tierra o arena se han marcado oasis posiblemente inexistentes o naturalmente extintos. La isla inencontrable había sido estampada sobre un mapa que funcionaba, como bien lo señaló Carolina Martínez, como un “dispositivo para hacer ver y creer en el mundo que se describe”⁴⁷. Pero también, de manera menos poética y más interesada, para convencer a las cortes en un mundo sobre el cual se libran disputas en el terreno de las pruebas de derecho tanto como en el de las pruebas de fuerza.

Como las bestias monstruosas, especialmente los dragones que custodiaban el estrecho del Bósforo –también inexistentes, pero muy reales en el imaginario de los navegantes del Occidente medieval–, estas islas fantasmas “salen del pensamiento colectivo, lo cual no quiere decir, sino todo lo contrario, que se sitúen fuera del tiempo y de la historia”⁴⁸. Pepsy

45 Ginzburg, 2003, p. 93. Leyendo este texto por segunda vez en el 2003 –la primera había sido en 1986, cuando se publicó la traducción al español del libro de Aldo Gargani, *Crisis de la Razón*– registré como pregunta marginal cuál sería el lugar que podría ocupar este método, por ejemplo, en análisis espaciales.

46 Barrera, 2002.

47 Martínez, 2021, p. 23.

48 Le Goff, 1983, p. 229-230.

y otras islas inexistentes son el resultado de proyecciones que –entre el deseo de agrandar, la voluntad de dominar, la necesidad de mediar o hacer escalas y el miedo de morir– fabrican puentes improbables que igualmente conectan. Emociones individuales inmanejables en experiencias límite con unas sociedades (imperialistas y marítimas, en este caso) cuya voracidad se enfrentaba con los obstáculos que le representaban la Naturaleza tanto como sus propias limitaciones técnicas y mentales, pero cuyos agentes ya habían aprendido cómo sacar partido de los mapas, cartografiando para localizar, pero también disputar. ¿Cómo no estudiarlas, cómo no incorporarlas a nuestras regiones?

Melville afirmaba que los lugares reales jamás están en los mapas. Su ironía parabólica no es buena para la historia, pero tiene una utilidad social: se trata de la mejor respuesta que podemos ofrecer cuando hay que salir del paso ante la pregunta que menos esperamos escuchar, aquella sobre “la utilidad de la historia”. Tratar de entender por qué, durante casi dos siglos, 111 mapas se empeñaron en mostrar la ubicación y los detalles de una isla que no existe es un problema basado en profundas cuestiones epistemológicas que perfectamente pueden asumir la forma de una conversación banal y fascinante.

7. Reflexiones finales: historiografías regionales, historias marítimas e islas

Creo que en general las renovaciones de nuestras historiografías regionales del último quinto del siglo XX han sido bastante secas, posiblemente demasiado urbanodependientes (mucho énfasis sobre los *hinterlands* que no existen si no es por oposición a las ciudades, irresistibles “polos de atracción”), mercadointernistas y poco marítimas. Aunque siempre me mantengo dentro del marco referencial de las historiografías sobre el período colonial y me refiero a la argentina en particular⁴⁹, lo cierto es que, si nuestras renovaciones historiográficas regionales del período

⁴⁹Pero no solamente, creo que también comparten este rasgo la brasileña y la uruguaya. Respecto de la argentina, la caracterización es general y hay excepciones, a las cuales me he referido en extenso en Barrera, 2022.

colonial se contrastan con las de Chile o Perú, la diferencia –sobre todo con la primera– es brutal. Esto no puede atribuirse a las características geográficas de cada país (Chile tiene más kilómetros de litoral marítimo que Argentina, pero Perú no) y, además, el problema, durante el período sobre el cual ronda esta reflexión, formaba parte de los desafíos que enfrentaba un solo conjunto: hasta la creación del virreinato rioplatense, las costas del Pacífico, los pasajes bioceánicos al sur del continente y las costas del Atlántico Sur eran el litoral de la misma unidad de poder político, el virreinato peruano. Ahora bien, la actividad historiográfica profesional, que sin ninguna duda depende de las historias políticas nacionales y recientes, puede verse afectada por problemas de esta agenda. En mi opinión, el hecho de que la historiografía naval argentina, desarrollada por los historiadores de la Armada casi como una historia corporativa, ha jugado un papel clave en la indiferencia sobre el área temática por parte de las historiografías desarrolladas en las universidades y los organismos estatales de ciencia y tecnología. Por diversas razones (entre las que podrían contarse la accesibilidad de los archivos custodiados por la propia Armada y las enormes diferencias ideológicas mantenidas entre los historiadores corporativos y los universitarios de la recuperación democrática en la Argentina), la versión universitaria o de ciencia pública sobre nuestra historia marítima es de desarrollo reciente⁵⁰.

La explicación es bastante general e insuficiente, pero en este momento me interesa sobre todo su efecto: desde hace algunos años estamos asistiendo a nivel internacional a una renovación fortísima de las historias marítimas, de los enfoques insulares y, sobre todo, de la recuperación de las especificidades que tienen por ejemplo los caminos de agua por sobre los caminos de tierra, las armadas por sobre los ejércitos, la navegación respecto del transporte. Para una época de la historia como la *moderna* cuando la primera mundialización, es decir, la primera vez que se comprobó físicamente que la tierra era circunnavegable el trazado se hizo por agua, esto es vital.

50 Para un caso de convergencia entre historiadores universitarios y el Ministerio de Defensa, editado por la Armada Argentina durante el Gobierno de Cristina F. de Kirchner, véase Spinelli, 2014.

Las islas oceánicas son fascinantes por muchos motivos. Han sido escenario de historias imborrables, comenzando por las utopías y los naufragios; se las confunde con “el paraíso”, pero a poco de habitarlas revelan todo su potencial asfixiante; pueden ser naturales o artificiales; son bolsas de extrema pobreza o domicilio de paraísos fiscales donde se ocultan a buen resguardo las mayores fortunas del mundo; se nos presentan como externas, como “aprehensibles”, finitas, pero también son cambiantes, incluso pueden desaparecer o reaparecer –como de hecho lo hacen– durante períodos breves o prolongados. Pueden ser refugio y salvación en una fuga, pero también presidio o cárcel con barrotes de agua, como Chéjov definió a la Sajalina. Se encuentran arraigadas y flotantes. Permiten extender la soberanía de los estados sobre los contornos marítimos y –esto no es nuevo– “normalizan” la discontinuidad territorial de grandes conglomerados políticos del planeta que llevan siglos aferrados a ese modelo. Son sitios de ocio o de hiperexplotación, laboratorios sociales, ecológicos, militares⁵¹.

En la edad que los europeos denominan moderna y nosotros, los americanos americanistas, generalmente preferimos mentar como “colonial”, las islas oceánicas jugaron un papel clave como postas de camino y como dispositivo de articulación territorial de los imperios. Eran fundamentales y, sobre todo, si tenían puertos naturales, para poder guarecerse, calafatear las embarcaciones, recuperarse. Y lo eran a punto tal que durante los siglos XVII y XVIII proliferaron en los mapas *islas fantasmas*, es decir, puntos puestos y dibujados (incluso con mucha precisión) en los mapas que, a pesar de ser improbables, jugaban un papel en la organización de los viajes y en la convicción de que ese espacio –el marítimo– era tan aprehensible como el terrestre.

Si, como creo, las categorías de la historia regional y de la historia marítima son aparentemente contradictorias entre sí –y de su encuentro podemos contabilizar ya los primeros muy buenos resultados⁵²– creo que

51 Véase el sugerente libro de Bonnett, 2022.

52 Véase, por ejemplo, Manuel y Germán Santana Pérez (2021); la tesis de Erick Miceli sobre Córcega (2022) o algunos trabajos del grupo de GOUVILES piloteado por Mathieu Grénet –donde participan además François Godicheau, Hugo Vermeren, Valentina Favarò, Alina Castellanos Rubio y Giampaolo

tenemos que apostar todavía más por lo que tienen para mostrarnos los propios actores de la edad moderna, que “regionalizaban” el mar en función de intereses y de criterios que no eran unánimes⁵³. Si la monarquía hispánica intenta, por ejemplo, volver a imponer una idea jurisdiccional sobre los mares en el siglo XVIII, después de las discusiones sobre Torde-sillas y los debates por el *mare liberum*, no es porque exista un derecho internacional indiscutible sino justamente por todo lo contrario: las diferentes discusiones abiertas alrededor del papel de las islas oceánicas, sus litorales y su lugar en las mallas de interconexión global son un laboratorio para observar analíticamente la formación de lo que luego acabó siendo el derecho internacional público –durante el siglo XVIII, todavía como derecho de gentes– y, por qué no, una excelente oportunidad para repensar la forma de construir nuestros enfoques regionales en casos de territorialidad discontinua.

Bibliografía

- ADELMAN, Jeremy. What is Global History now? *Aeon Essays*, Mar, 2017. Disponible en: [<https://aeon.co/essays/is-global-history-still-possible-or-has-it-had-its-moment>]. Acceso en: [17/04/2024].
- ALFÖLDI, Géza. *Historia social de Roma*. Tradução: Víctor A. Troncoso. Madrid: Alianza, 1987.
- AMAT y JUNIENT, Manuel Compendio de las noticias mas interesantes adquiridas sobre el establecimiento de Puerto Egmont en las Islas Malvinas y sus incidencias 1758 – Nota geográfica de Manuel Amat, desde Santiago de Chile, AGI, Buenos Aires, 552: 1-11.
- BAKER, Gordon (ed.). *No island is an island. The impact of Globalization to the*

Salice, entre otros, con quienes llevamos el proyecto de investigación ya mencionado en la Casa de Velázquez–. De su lado, la historia social y la historia marítima han dado joyas impresionantes, entre las cuales *The many headed hydra* no es sino el ejemplo más notable y posiblemente el más conocido en la Argentina (recientemente la editorial Tinta Limón ha publicado una nueva versión en español bajo el título que ya lo había hecho Crítica, *La hidra de la revolución*).

53 Carla Lois (2013) ha realizado una reflexión crítica (y superadora) sobre la cuestión morfológica que tensiona la relación Isla / Continente como síntoma de la evolución de los saberes geográficos modernos.

- Commonwealth Caribbean*. Washington: Chatham House, 2007.
- BALDACCHINO, Godfrey. Islands, *Island Studies*, *Island Studies Journal*. *Island Studies Journal*, Tórshavn, v. 1, n 1, p. 3-18, 2006.
- BARRIERA, Darío. *Ensayos sobre Microhistoria*. Morelia: Jitanjáfora, 2002.
- BARRIERA, Darío. *Abrir puertas a la tierra. Microanálisis de la construcción de un espacio político. Santa Fe del Río de la Plata, 1573-1640*. Santa Fe: Ministerio de Innovación y Cultura, 2013.
- BARRIERA, Darío. Malvinas: de periferia del mundo conocido a centro de una disputa global (1758-1767). *Investigaciones y ensayos*, Buenos Aires, v. 1, n. 69, p. 80-97, 2020.
- BARRIERA, Darío. La historia regional argentina y el archipiélago malvinense: comprender desencuentros, fabricar conexiones. *Quinto Sol*, Santa Rosa, v. 26, n 2, p. 1-24, 2022. DOI <http://dx.doi.org/10.19137/qs.v26i2.6516>.
- BARRIERA, Darío. Defender con fuerza para evitar la guerra. El conflicto anglo-español por Puerto Egmont (islas Malvinas). Entre espacios cortesanos y campañas militares, 1765-1770. *Historia 396*, Valparaíso, v. 14 n. 1, p. 129-168, jul. 2024. Disponible em: <https://shre.ink/DM48>. Acceso em: [17/07/2024]
- BAUM, T. G. The Fascination of Islands: The Tourist Perspective. In: LOCKHART, D. & D. DRAKAKIS-SMITH (eds.). *Island Tourism: trends and Perspectives*. London: Pinter, p. 21-35, 1996.
- BONNETT, Alastair. *El mapa de las Islas*. Tradução: Pablo Á. Ellacuria. Barcelona: Blackie Books, 2022.
- CALZOLAIO, Valerio. *Isole carcere: Geografia e Storia*. Torino: Gruppo Abele, 2022.
- CUMMINS, J. y BUKELEY, J. *A Voyage to the South-Seas in the Years 1740 - 41*. London: Jacob Robinson, 1743.
- GINZBURG, Carlo. Señales. Raíces de un paradigma indiciario. In: GARGANI, Aldo (org.). *Crisis de la razón*. Tradução: s/d. México: Siglo XXI, p. 55-99, 1983.
- GINZBURG, Carlo. *Ninguna Isla es una Isla. Cuatro visiones de la literatura inglesa desde una perspectiva mundial*. Tradução: María Jiménez Mier y Terán. México-Rosario: Contrahistorias-CEHISO, 2016.
- GIL MUNILLA, Octavio. *Malvinas. El conflicto anglo-español de 1770*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1948.
- GODICHEAU, François. La metamorfosis del jardinero: los pedáneos como agentes de plantificación del territorio insular cubano (1765-1814). In: BARRIERA, Darío G. (dir.). *La monarquía hispánica frente a los desafíos insulares*. Madrid:

Casa de Velazquez. No Prelo.

- JOHNSON, Samuel. *Falkland-Malvinas. Panfleto contra la guerra*. Daniel Attala (ed.). Madrid: Fórcola, 2012 [Thoughts on the Late Transactions Respecting Falkland's Islands cautioned against war with Spain, 1771].
- KING, Russell. The Geographical Fascination of Islands. In: LOCKHART, Douglas G.; DRAKAKIS-SMITH, David; SCHEMBRI, John (eds.). *The Development Process in Small Island States*. London: Routledge, p. 13-37, 1993.
- KROUPA, Sebastian; MAWSON, Stephanie y BRIXIUS, Dorit. Science and Islands in Indo-Pacific Worlds. *The British Journal for the History of Science*, vol. 51, n° 4, p. 541-558, 2018. LE GOFF, Jacques. *Tiempo, trabajo y cultura en el occidente medieval*. Tradução: Mauro Armiño. Madrid: Taurus, 1983.
- LEE BROWN, Vera. The Falkland Islands. *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 5, No. 3 1922.
- LOIS, Carla. Isla vs. Continente. Un ensayo de historia conceptual. *Revista de Geografía Norte Grande*, San Tiago, n. 54, p. 85-107, 2013.
- LOIS, Carla. *Terra incognitae: Modos de pensar y mapear geografías desconocidas*. Buenos Aires: Eudeba, 2018.
- MARTÍNEZ, Carolina. *Mundos perfectos y extraños en los confines del Orbis Terrarum*. Buenos Aires: Miño y Dávila, 2019.
- MARTÍNEZ, Carolina. Cartografías de utopía, o cómo leer un mapa de un no-lugar en la modernidad temprana. *Letras*, Buenos Aires, v. 83, p. 21-37, 2021. DOI 10.46553/LET.83.2021.p. 21-37
- MICELI, Erick. La Corse entre trois souverainetés, 1750-1770. Dynamiques politiques, intellectuelles et ambitions personnelles durant le "moment paolien" des crises révolutionnaires corses. Thèse pour le doctorat. Université de Corse – Université degli Studi di Genova, 2022, 1408 pp.
- REDIKER, Marcus. *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*. Boston: Beacon Press, 2004.
- SANTANA PÉREZ, Juan Manuel y SANTANA PÉREZ, Germán. *Puertas en el mar. Islas africanas atlánticas en el antiguo régimen*. Valencia: Tirant lo Blanche, 2021.
- SANTILLI, Anthony. *Insularità e regimi punitivi. Strategie, gestione e circuiti della relegazione tra esigenze locali e statali. Ventotene (XIX-XX secolo)*. Tese (Doctorado en Historia Contemporánea) –Università degli studi di Napoli L'Orientale en cotutelle avec Aix-Marseille Université, 2023.
- SPINELLI, Guillermo (dir.) *Argentina desde el mar. Introducción a la historia naval*

- argentina, 1776-1852*. Buenos Aires: Armada Argentina, 2014.
- TÉLLEZ ALARCIA, Diego. La misión secreta de D. Ricardo Wall en Londres (1747-1748). *Brocar*, 24, p. 49-71, 2000.
- URBINA CARRASCO, María Ximena. La isla Madre de Dios (costa del Pacífico austral) en los siglos XVII y XVIII: circulación de la información e intereses geopolíticos de España e Inglaterra. *Vegueta*, Las Palmas, n. 17, p. 545-567, 2017.
- URBINA CARRASCO, María Ximena. *Fuentes para la historia de la Patagonia occidental en el período colonial: Segunda parte, siglo XVIII*. Valparaíso: Universidad Católica de Valparaíso, 2018.
- WALTER, Richard. *A voyage round the World. In the Years MDCCXL, I, II, III, IV by George Anson*. London: Printed for the Autor for John and Paul Kanpton, 1748.
- WILLIAMS, Glynn C. *El mejor botín de todos los océanos*. Barcelona: Océano, 2002.
- WILLIAMS, Glyndwr (ed.). *Documents Relating to Anson's Voyage Round the World: 1740-1744*. London: Navy Records Society, 1967.