



Un marino ilustrado de la Monarquía borbónica: Basilio Villarino y sus expediciones por las costas patagónicas a fines del setecientos

[Martín Alejandro Gentinetta]

Un marino ilustrado de la Monarquía borbónica: Basilio Villarino y sus expediciones por las costas patagónicas a fines del setecientos

MARTÍN ALEJANDRO GENTINETTA

Resumen

Este trabajo presenta la trayectoria personal de un marino borbónico de fines del siglo XVIII: Basilio Villarino. Se ha recuperado su formación dentro de la Marina, sus conocimientos en «ciencias útiles», su participación en diferentes expediciones entre 1779 y 1785 por la costa patagónica, el contenido de sus diarios de viaje y otros escritos. A partir de ellos se analiza cuáles fueron sus aportes a la política de expediciones que organizó la Monarquía borbónica a fines del siglo XVIII. Asimismo, el seguimiento de las actividades de Villarino nos acerca a los objetivos y fundamentos del ciclo de expediciones hispánicas.

Palabras clave

Marinos ilustrados – Imperio Español – costa patagónica – Siglo XVIII – Reformas borbónicas

Abstract

This paper provides an insight into the life of Basilio Villarino, a Borbonic marine who lived at the end of Eighteenth century. This work focuses on Villarino's studies at the Navy, his knowledge in «useful sciences»; i.e. natural science, his intervention during different expeditions to the Patagonic seaside between 1779 and 1785, and the information he wrote in his travel journals. Villarino's contributions to Borbonic expedition policies in the second half of the Eighteenth century are analysed by examining these topics. Likewise, the objectives and basis of Spanish expeditions can be understood by the analysis of Villarino's activities.

Keywords

Enlightenment marines – Spanish Empire – Patagonic seaside – Eighteenth century – Borbonic reforms



Recibido con pedido de publicación el 28 de febrero de 2013

Aceptado para su publicación el 6 de junio 2013

Versión definitiva recibida el 26 de julio de 2013

Martín Alejandro Gentinetta, FFyH-UNC / CONICET, Córdoba, Argentina - mgentinetta@ffyh.unc.edu.ar

Una primera versión de este trabajo fue presentada y discutida en el Workshop «Viajar, conectar y crear espacios: viajeros por el Río de la Plata y el Tucumán en los siglos XVI, XVII y XVIII» realizado en S.M. de Tucumán en octubre de 2012.

Gentinetta, Martín Alejandro "Un marino ilustrado de la Monarquía borbónica: Basilio Villarino y sus expediciones por las costas patagónicas a fines del setecientos", *Prohistoria*, Año XVI, núm. 19, ene-jun. 2013, pp. 43-70.

Introducción

A lo largo de todo el siglo XVIII, y con más sistematicidad en la segunda parte de la centuria, la Monarquía Hispánica organizó un gran número de expediciones de exploración por sus territorios: el peninsular, el hispanoamericano y el filipino. La promoción de estos viajes se encuadraba en una pluralidad de necesidades y objetivos, los cuales confluían en un punto común: la adecuación y reforma del conjunto del imperio, para colocar nuevamente a España a la cabeza de las potencias europeas. El logro de esa finalidad delimitaba un amplio marco dentro del cual los funcionarios borbónicos propusieron alternativas y proyectos de reforma, lo que se conoce como «reformismo borbónico».

En este trabajo nos interesa recuperar cómo y de qué manera un marino y viajero borbónico respondió a las preocupaciones de la Monarquía en sus expediciones. La propuesta es un estudio de caso centrada en la figura del piloto de la Real Armada don Basilio Villarino, quién ejecutó diferentes comisiones de exploración en la costa patagónica atlántica entre fines de la década de 1770 y 1785, cuando falleció. Villarino fue incorporado para participar del proyecto que, comenzado en 1779, tenía como objetivo explorar la franja costera patagónica hasta el Estrecho de Magallanes. El interés inmediato residía en la implantación de establecimientos estratégicos con la doble intención de asentar poblaciones permanentes que, al mismo tiempo, defendieran la zona de posibles incursiones de potencias enemigas de España. Además, debían facilitar la instauración de relaciones cordiales y permanentes con las sociedades indígenas de la región.

Villarino asumió las tareas de exploración y levantamiento cartográfico de varias zonas en esa región. Participó activamente en la construcción y gestión del fuerte de Nuestra Señora del Carmen del Río Negro, conocido después como Carmen de Patagones. También las autoridades virreinales le solicitaron informes especializados sobre las debilidades defensivas que ofrecía la zona patagónica ante una posible invasión inglesa y las alternativas para enmendarlas. En los diarios que Villarino escribió en el transcurso de sus expediciones dejó un completo testimonio de las características físico-geográficas de los lugares recorridos, los métodos empleados en la realización de mediciones y confección de mapas, los recursos animales y vegetales que encontraba, los contactos mantenidos con pueblos indígenas, junto a una gran variedad de datos y reflexiones personales sobre esos territorios.

El conjunto heurístico sobre las contribuciones de Villarino es variado: entre las fuentes inéditas se cuentan diarios de viaje y los planos que dibujó para acompañarlos, su expediente personal en la Marina, el inventario de sus bienes luego de su muerte, las opiniones de sus superiores acerca de su desempeño profesional e informes varios. Entre las fuentes editadas se encuentran diarios de viaje e informes que Villarino elevó a las autoridades virreinales. A

partir del análisis de esos documentos esperamos ofrecer una descripción pormenorizada de la trayectoria y las actividades de este marino, con la intención de demostrar que estamos frente a un agente de la Monarquía, cuya formación y desempeño en la región patagónica permiten considerarlo un ejemplo de marino y funcionario ilustrado. Simultáneamente, los tópicos que atendió durante sus expediciones, de los que dejó testimonio en sus relaciones, nos ayudan a comprender la relación entre las políticas reformistas de la Monarquía borbónica y los aportes de las expediciones a estas políticas.

El contexto de las expediciones en la segunda mitad del setecientos

Un fundamento común a las expediciones fue la necesidad de conocimiento. Dicho de otro modo, los funcionarios borbónicos estaban urgidos por acrecentar –y así corroborar o rectificar–, lo poco o mucho que se sabía sobre las posesiones territoriales de la Monarquía: las características geográficas de las costas y los espacios interiores, los cursos de los ríos y su navegabilidad, los derroteros marítimos, el estado de los caminos, los recursos naturales y minerales susceptibles de explotarse, los habitantes de cada región y sus costumbres. Esta propensión de adquirir información precisa se manifestó hacia todas las partes integrantes de la Monarquía. No obstante, las «Indias Occidentales» ocuparon un lugar destacado como destino de los viajes de exploración; y no sólo como destino, sino también en los imaginarios de esa época y en los debates entre los eruditos de la «era de las luces».

El peso del mundo americano como destino de las expediciones fue paralelo a la envergadura que adquirió Hispanoamérica dentro de los proyectos reformistas: América debía convertirse en la piedra basal de la recuperación económica de la península. Desde las primeras reformas introducidas por Patiño y Ensenada en los albores del setecientos, profundizadas por Esquilache en la década del cincuenta y continuadas por otros destacados secretarios y funcionarios en los sesenta y setenta –tanto las efectivamente aplicadas como las que no pasaron de ser simples formulaciones–, se orientaron hacia ese norte. Allí también subyace la reformulación que, frecuentemente, se señala en la manera de concebir la relación entre España y sus territorios de ultramar, ya no reinos sino colonias,¹ de acuerdo a la perspectiva que difundió José del Campillo en su conocido memorial *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*.

¹ Véase, entre otros, ARTOLA, Miguel “América en el pensamiento español del siglo XVIII” en *Revista de Indias*, XXXIX, núm. 115-118, Madrid, 1969, pp. 51-77; BRADING, David A. “La España de los Borbones y su imperio americano”, en BETHELL, Leslie (ed.) *Historia de América Latina. II América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Crítica, Barcelona, 1990; LYNCH, John *Historia de España. 5. Edad Moderna – Crisis y recuperación, 1598-1808*, Crítica, Barcelona, 2005; MORELLI, Federica “La redefinición de las relaciones imperiales: en torno a la relación reformas dieciochescas / independencia de América” en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [en línea], 2008, <http://nuevomundo.revues.org/index32942.html>.

El ciclo de exploraciones del setecientos significó un segundo redescubrimiento americano, que estuvo acompañado de un renovado y sistemático empeño por la apropiación de sus recursos unido, a su vez, a la determinación de anudar controles políticos y económicos más efectivos sobre América. Hispanoamérica debía transformarse en una fuente constante de materias primas y en un mercado protegido capaz de absorber las manufacturas que deberían producirse en la metrópoli. Sin embargo, antes, España debía sortear las desventajas que tenía frente a sus rivales europeos, Inglaterra en primer término. Las demás potencias pretendían continuar con su presencia comercial (legal e ilegal) y territorial en América, y, en lo posible, incrementarla. Así, la defensa y protección de los territorios ultramarinos constituía una urgencia estratégica que se unía a las exigencias de mejorar lo que se sabía de ellos: se puede defender aquello que se conoce y domina realmente, y sólo se puede dominar y controlar lo conocido;² premisa que se hacía extensiva para lograr los esperados beneficios que debían reportar las materias primas extraídas del Nuevo Mundo.

Las expediciones organizadas por la Monarquía debían colaborar en la resolución de las problemáticas geopolíticas y económicas a través del mejor conocimiento de los espacios imperiales y la recopilación de cuanta información estuviese a su alcance, que ayudase en la configuración de políticas efectivas hacia América. Esos objetivos determinaron que las expediciones se articularan sobre la base de tres núcleos de estudio dominantes: el geográfico-cartográfico, el de historia natural-botánica y el minero metalúrgico.³ De esa tríada, los dos primeros tienen relevancia para el este trabajo; puesto que la región patagónica carecía de riquezas mineras, esa veta no fue atendida ni en los viajes que realizó Villarino ni de otras expediciones. En contrapartida, los asuntos geográfico-cartográficos tenían una fuerte ligazón con la cuestión geoestratégica, mientras que los de historia natural estaban asociados a la búsqueda de recursos naturales y a un mejor conocimiento de los pueblos de la región.

El éxito de las expediciones, y por consiguiente el efectivo cumplimiento de las tareas encomendadas estaba anudado a los individuos responsables de conducirlas. Un importante número de los sujetos que fueron puestos al frente de las mismas pertenecían a la Marina, institución rectora de la renovación científica en España. Es bien conocida la complementariedad que se articuló entre el desarrollo científico –en especial las llamadas «ciencias útiles», vinculadas con el amplio campo de las matemáticas– y las instituciones militares, interrelación que quedó plasmada en el concepto de «militarización

² LUCENA GIRALDO, Manuel "El reformismo de frontera" en GUIMERÁ, Agustín (comp.) *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar*, Alianza-Fundación Mapfre América-CSIC, Madrid, 1996, pp. 277-292.

³ PIMENTEL IGEA, Juan *Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1794)*, Tesis doctoral, Fac. de Geografía e Historia, Univ. Complutense de Madrid, Madrid, 1994, pp. 181-186.

de la ciencia». ⁴ Esta particular simbiosis se distinguió también por una concepción utilitaria de las ciencias, entendidas como herramientas orientadas a colaborar en la resolución de las problemáticas que aquejaban a la Monarquía. ⁵

La Marina borbónica fue responsable de la instrucción de sus propios oficiales y pilotos, de dotarlos de los renovados saberes –físicos, astronómicos, de cálculo matemático, botánico, químico, entre otros– en las Academias de Guardiamarinas y en las Escuelas de los Departamentos Navales. En un trabajo reciente hemos analizado las principales transformaciones dentro de la Marina y cómo, a lo largo del siglo XVIII, se atendió a la educación de los marinos de acuerdo con las urgencias de la Corona. ⁶ Aquí nos interesa rescatar el papel que tuvieron las escuelas abiertas en cada una de las cabeceras de los tres departamentos navales –Cádiz, Cartagena y Ferrol–, pues muy posiblemente en una de esas escuelas transcurrió la formación de Villarino.

Esos centros de instrucción, erigidos luego de la sanción de las Ordenanzas Generales de la Marina de 1748, debían impartir lecciones de matemática, cosmografía y dibujo a los marinos y pilotos cuya extracción social no les permitía acceder a la Academia de Guardiamarinas, pero que demostraban aptitudes en las «ciencias útiles». ⁷ De ese modo, la Corona, a través la Marina, aleccionaba a sus agentes en aquellas materias que luego necesitarían poner en práctica durante las expediciones.

Un marino gallego: Basilio Villarino

Basilio Villarino nació el 15 de junio de 1741 en la jurisdicción municipal de Noya, A Coruña; su nombre completo era Basilio Antonio de Villariño y

⁴ SELLÉS, Manuel, PESET, José Luis y LAFUENTE, Antonio (comps.) *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Alianza, Madrid, 1989, pp. 39-41.

⁵ GÓMEZ URDAÑEZ, José Luis “Antes de los Delhuyar: la promoción política de la ciencia en España” en IBÁÑEZ RODRÍGUEZ Santiago (coord.) *La proyección mundial de los hermanos Delhuyar en el campo de la ciencia y la economía*, Universidad de La Rioja, Logroño, 2002, pp. 23-56; LAFUENTE, Antonio y VALVERDE, Nuria *Los mundos de la ciencia en la Ilustración española*, Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología, Madrid, 2003; PUERTO, Javier “El modelo ilustrado de expedición científica” en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique y de PAZZIS PI CORRALES, Magdalena (eds.) *Ilustración, ciencia y técnica en el siglo XVIII español*, Univ. Valencia, Valencia, 2008, pp. 129-151.

⁶ GENTINETTA, Martín “Formación y actividades de los viajeros ilustrados borbónicos de fines del siglo XVIII: inquietudes científicas y necesidades geopolíticas” en *VIII Jornadas Internacionales de Historia de España*, Buenos Aires, 2012 (inédito). En ese trabajo se rastrearon los comienzos de la transformación dentro de la Marina, con las gestiones de José Patiño y Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, y los cambios que introdujo en los planes de enseñanza y formación de la oficialidad y la marinería el reconocido marino Jorge Juan, al ser nombrado director de la Academia de Guardiamarinas de Cádiz.

⁷ Véase *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político, y económico de su Armada Naval*, Madrid, 1748, parte primera, título primero, capítulo cuarto, arts. XXXV, XXXVII y XXXIX.

Bermúdez.⁸ De acuerdo a su expediente personal, ingresó a la Armada en septiembre de 1762 como artillero de mar agregado a la Escuela de Navegación, siendo asignado al navío *Diligente*.⁹ La extracción social de Villarino no le permitía ingresar a la Academia de Guardiamarinas, donde hubiese comenzado una carrera como oficial. No obstante, su prolífica trayectoria demuestra que este piloto recibió una buena preparación tanto en el arte de navegar como en algunas de las llamadas «ciencias útiles», entre ellas matemática, cosmografía y dibujo. Sus diarios de viaje, informes oficiales y otros escritos, junto a los planos y mapas que levantó de la costa patagónica dan cuenta de su preparación específica.

A partir de su incorporación a la Marina, Villarino fue ascendiendo dentro de la jerarquía de pilotos. En marzo de 1764 se embarcó como Pilotín habilitado en el navío *Arrogante*, en mayo de 1767 era Pilotín del número – ascenso por antigüedad–; en julio de 1774 fue elevado a segundo piloto y en 1783 recibió el nombramiento de primer piloto. Antes de ser destinado a la exploración de la costa patagónica realizó varios viajes entre diversos puertos de la península y hacia América: once viajes en total, de los cuales cuatro hacia América y de estos últimos, en uno de los ellos se desempeñó como capitán y piloto, pues condujo una embarcación particular. En diciembre de 1773 fue destinado al Río de la Plata, donde permaneció hasta su muerte en 1785.

Es posible que Villarino asistiese a la Escuela de Navegación de Ferrol, lugar donde se familiarizó con los estudios matemáticos. Los documentos no ofrecen datos precisos al respecto, pero su incorporación a la Marina con una edad tardía, a los 21 años,¹⁰ permite suponer que con anterioridad hubiese asistido allí a recibir lecciones. Otros indicios refuerzan esta presunción, como las pormenorizadas opiniones y los análisis geopolíticos vertidos en informes oficiales y en sus diarios de navegación, asunto que trataremos más adelante. Junto a ello, aparece la calidad de sus representaciones cartográficas, que exigían entrenamiento en dibujo, cosmografía y matemáticas, todos saberes que se enseñaban en las escuelas de navegación de los Departamentos Navales. Lo más probable es que lo aprendido en la escuela de Ferrol lo haya complementado con el entrenamiento práctico en los años en que se desempeñó como pilotín habilitado y de número. Según las Ordenanzas de 1748, el primer

⁸ PAESA, Pascual E. “Don Basilio Villarino y Bermúdez. Primer piloto de la Real Armada y de las costas patagónicas” en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, XLII, Buenos Aires, 1969, pp. 193-212. Villarino castellanizó su apellido, pues de acuerdo a lo indicado por Paesa, en el acta de bautismo consta “Villariño”, mientras que en los documentos posteriores que firmó, lo hizo como Villarino. Asimismo, en los primeros documentos personales empleó ambos apellidos; luego de 1779 sólo firmó Basilio Villarino.

⁹ Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Pilotos, Leg. 3389/50.

¹⁰ Las reglamentaciones y ordenanzas de la Marina no indican la edad de ingreso a esta institución para los marineros rasos. Puede tomarse como referencia la edad de entre doce y trece años que se requería a los aspirantes a oficiales de la Academia de Guardiamarinas. El enrolamiento para quienes esperaban hacer carrera como pilotos dentro de la Armada puede suponerse semejante al de un guardiamarina.

piloto de una embarcación estaba obligado a ejercitar e instruir a los pilotines en el estudio de la náutica y, una vez expertos en ella, en otras ciencias propias de su profesión.¹¹

Villarino fue una persona interesada en la lectura y el estudio, de lo que da cuenta la crecida biblioteca personal que poseía cuando falleció. De acuerdo al inventario de sus bienes, efectuado en el fuerte del Río Negro, se constató que Villarino poseía: “catorce tomos de la obra de Feijoo en pasta = quince libros mas de diferentes obras en pasta = [y] veinte y siete libros de diferentes autores en pergamino...”¹² Lamentablemente, en el inventario se omitió detallar los títulos de los libros y se mencionó sólo la colección del padre Feijoo, referencia no menor que muestra que los intereses de Villarino iban más allá de cuestiones técnicas de navegación. Los otros libros debieron ser títulos específicos relacionados con las matemáticas y la astronomía, cuyo detalle no fue objeto de atención de la autoridad que actuó en ese momento. A pesar de desconocer qué libros eran, se trata de una importante biblioteca para la época y para un piloto que no integraba la oficialidad de la Marina. La tenencia de cincuenta y seis ejemplares muestra a un personaje aficionado a la lectura y atento a disponer de obras de consulta permanente para sus trabajos cartográficos, descripciones de la región e informes.¹³ Otro dato no menos relevante es que los libros estaban en el fuerte del Río Negro, sitio al que Villarino había llegado en 1779.

El período de la vida de Villarino que mejor se conoce es el que transcurrió en el Río de la Plata y en la costa patagónica. En 1774 se encontraba en Montevideo, donde reprodujo un preciso plano de este puerto, que había sido dibujado en 1771.¹⁴ No se tienen noticias de sus actividades hasta 1778, cuando fue designado por el virrey Vértiz:

“...á los reconocimientos y demas diligencias propias de su profecion de los establecimientos que de orden de Su Magestad devian formarse en la costa meridional del sur llamada Patagónica, y en las Bayas sin Fondo y San Julian, en cuyas operaciones fue el unico de su facultad que desempeñó cuantas

¹¹ Véase *Ordenanzas Generales...*, cit., p. 178.

¹² Archivo General de la Nación (AGN), Sala IX, Leg. 39-5-5. No deja de ser llamativa la referencia a la posesión de libros en pergamino, ya que sugeriría que bien podría tratarse de obras antiguas.

¹³ Varios de los bienes que se mencionan en el inventario corroboran los encargos específicos que llevaba adelante Villarino, en particular reproducciones cartográficas e informes sobre la región que había estado recorriendo durante más de cinco años. Entre sus pertenencias se encontraron: noventa y siete pliegos de papel de marquilla –papel muy fino empleado para confeccionar planos–, cuarenta y ocho pliegos de papel de distinto tamaño, once pliegos de papel imperial –formato anglosajón utilizado para imprimir, dibujar y escribir–, un anteojito de largavistas, una caja de pinturas, dos cueros de pergamino y dos cuadrantes. AGN, Sala IX, Leg. 39-5-5.

¹⁴ Archivo General de Indias (AGI), MP-BUENOS AIRES, 104.

comisiones, y demas encargos se pusieron á su cuidado, por lo que ha merecido la satisfacción de dicho señor excelentísimo..”¹⁵

Las anteriores palabras pertenecen a Francisco de Viedma, superintendente del Fuerte del Río Negro y uno de los responsables de las expediciones patagónicas junto a Juan de la Piedra. En los años que estuvo en la Patagonia Villarino reportó sus informes a Viedma. A pesar de algunos entredichos entre estos personajes –que asoman entrelíneas en algunos escritos de ambos–, Viedma destacó a sus superiores el cabal desempeño de Villarino y fue él quien promovió el ascenso de éste a primer piloto:

“...por la ya adquirida practica e ynteligencia de dicho piloto; y estos servicios y conocimientos que me dieron de su actitud, eficacia, y ciencia en su profecion me estimularon a havilitarle de primer piloto, por los reconocimientos mandados hacer por el Rey de las costas colaterales respectivas a dicho establecimiento [del Río Negro] para que con este caracter pudiese con dicho desembarazo practicar unos asuntos de tanta importancia.”¹⁶

En el informe de Viedma aparecen listadas las misiones asignadas a Basilio Villarino y el acabado cumplimiento con las que éste las llevó a cabo. Participó en la primera expedición que salió de Montevideo en diciembre de 1778 al mando de Piedra en calidad de primer piloto del paquebote *Santa Teresa*. En esa ocasión, descubrió el puerto de San Josef –localizado en la Península de Valdés, Chubut– y se aventuró tierra adentro para encontrar agua ante la escasez del vital elemento que amenazó con hacer perecer a los expedicionarios. Esa acción le permitió el hallazgo de unas aguadas y unas salinas, que fueron explotadas posteriormente. Al poco tiempo, en enero de 1779, Villarino se ofreció a llevar adelante un reconocimiento del litoral marítimo hacia el norte del puerto de San Josef. En esa ocasión identificó el río Colorado y el río Negro –más conocido hasta ese momento como río del Sauce– y fue el primero en internarse en este último, recorriendo la boca del río y superando los inconvenientes que ofrecía su desembocadura para la navegación.¹⁷ Cuando regresó al puerto de San Josef, Villarino informó a Viedma de la buena la calidad de la tierra, la disponibilidad de recursos y agua dulce, lo que motivó la decisión de superintendente de erigir un nuevo establecimiento allí: el fuerte de Nuestra Señora del Carmen del Río Negro. Las ventajas que ofrecía la zona del río Negro, en comparación a las duras condiciones climáticas, la escasez de alimentos y la lejanía de los pozos de agua en San Josef determinaron que

¹⁵ AGMAB, Pilotos, Leg. 3389/50.

¹⁶ AGMAB, Pilotos, Leg. 3389/50.

¹⁷ De acuerdo al informe de Viedma, Villarino “se ofecio voluntariamente a bencer la entrada de dicho río conociendo desde luego que las dificultades no dimanaban de la imposivilidad sino de la falta de espíritu, ynteligencia y resolución, y con efecto asi lo acreditó el don Basilio completando en todo quanto havia ofrecido...”. AGMAB, Pilotos, Leg. 3389/50.

Viedma decidiera mudar a la mayoría de los pobladores, dejando una pequeña guarnición militar en este puerto.¹⁸

En abril de 1780 se le encargó a Villarino que fuese por tierra a explorar una isla a medio camino entre los ríos Negro y Colorado donde, según había afirmado un cacique de la zona –el cacique Negro– estaba habitada por personas desconocidas, supuestamente cristianos. Meses antes se habían despachado dos grupos, uno por tierra y otro por mar, con idéntico propósito, pero no habían tenido éxito. Villarino ejecutó el encargo acompañado de dos soldados, un presidiario y un indígena baqueano. Reconoció la isla, que estaba deshabitada, y desmintió los informes del cacique Negro. Desde allí pasó a reconocer la bahía de Todos los Santos y la boca del río Colorado y, a pesar de no contar con los instrumentos necesarios, formó un plano aproximado de la zona. Regresó luego por tierra al río Negro, habilitando un camino que unía los dos cursos de agua, el cual continuó siendo utilizado en épocas posteriores.

Los resultados de estas expediciones quedaron plasmados en un mapa completo de la región, desde la boca del río Colorado hasta el puerto de San Josef.¹⁹ En ese documento, Villarino señaló los puertos y bahías explorados y los itinerarios seguidos, tanto marítimos como terrestres, la ubicación de pozos de agua y de salinas y el emplazamiento de algunas tolderías. En una nota en el margen del mapa, indicó que no había podido determinar las dimensiones de la bahía de Todos los Santos a partir de cálculos geométricos, pues no contaba con los instrumentos necesarios. Anotó también que se aventuró con un bote por el río Negro, pero que en esa ocasión tampoco pudo medir latitudes en tierra por la misma falta del instrumental necesario.

En octubre de 1780, Villarino exploró el puerto de San Antonio, ubicado entre el Río Negro y el puerto de San Josef. Durante esa comisión, regresó por tierra al fuerte del Río Negro –acompañado de otro marinero–, abriendo un camino terrestre entre ambos puntos de la costa. En junio del año siguiente efectuó un exhaustivo reconocimiento de la boca del río Colorado y de la bahía de Todos los Santos. De ambas expediciones escribió completos diarios de viaje en los que apuntó información muy variada de sus recursos naturales y de los indios que encontró en la región.

En septiembre de 1782 nuestro piloto emprendió una de las expediciones más destacadas de su carrera: remontó el río Negro en busca de su nacimiento, que se creía en la Cordillera; desde allí se pensaba factible llegar a Chile, a la ciudad de Valdivia. Incluso, se tenía por cierto que uno de sus afluentes era el

¹⁸ AGMAB, Expediciones, Leg. 1.

¹⁹ “Demostración geográfica de la costa oriental patagónica comprendida entre los 39° y 43° de latitud sur y 310° 42’ y 315° 26’ de longitud de Tenerife arrumbada y colocados sus puertos y entradas por don Basilio Villarino, 2° piloto de la Real Armada y capitán del bergantín Nuestra Señora del Carmen en las navegaciones y reconocimientos por tierra que hizo desde enero de 79 hasta julio del 80 a las ordenes del comisario superintendente don Francisco de Viedma”, AGI, MP-BUENOS_AIRES,135.

río Diamante, que pasaba al sur de Mendoza, en las inmediaciones donde unos años antes se había construido el fuerte de San Carlos, de efímera duración, y donde años después se fundó el fuerte de San Rafael. Durante la expedición, arribó a una bifurcación del río Negro, creyendo haber encontrado el río Diamante. Ese descubrimiento ratificaba una suposición extendida de ese momento, que era posible llegar por el río Negro y sus afluentes a la ciudad de Mendoza.²⁰ Sin embargo, el piloto había llegado al río Neuquén, uno de los afluentes –junto al río Limay– del río Negro. Esa confusión se mantuvo durante bastante tiempo, hasta que otras exploraciones posteriores en los inicios del siglo XIX demostraron que el río Diamante corría más hacia el norte.

La posibilidad de descubrir vías de comunicación y asegurar su control y defensa constituía una prioridad para las autoridades borbónicas, preocupadas por un posible intento inglés de controlar las supuestas rutas que unían el Atlántico con el Pacífico. La expedición se extendió por nueve meses, durante los cuales, el superintendente del río Negro destacó que Villarino:

“...trabajó con el mayor valor, eficacia y conocimiento haciendo frente a quantos trabajos e imposibilidades se le presentaron en este dilatado viage, asi en los dificultosos pasos que encontró como en el manejo con aquellos indios salvages de que son avitadas sus margenes.”²¹

La expedición llegó hasta las inmediaciones de la Cordillera, y creyendo que se encontraban cerca de la ciudad de Valdivia, emprendieron el regreso. El diario que redactó Villarino en ese viaje contiene valiosas descripciones de las riquezas naturales y de los grupos indígenas que habitaban la cuenca del río Negro. También daba una cantidad de datos y reunía comentarios del propio marino que refuerzan la imagen de estar frente a un marino ilustrado.

Luego del regreso al Fuerte del Río Negro, Villarino colaboró con el desarrollo de ese establecimiento y a fines de 1784, participó junto a Juan de la Piedra en una campaña contra los indios de la zona de la Sierra de la Ventana, organizada por el virrey Loreto. La avanzada de doscientos hombres se realizó en enero de 1785. Según un informe posterior del virrey, de la Piedra no había tomado las precauciones necesarias –provisión de las tropas, baqueanos,

²⁰ El Comandante de Marina de Montevideo, Gabriel Guerra, insistía en esa posibilidad en una carta de junio de 1779 dirigida al secretario de Marina, marqués de Castejón. En la misiva, además de manifestar su beneplácito por los reconocimientos que había realizado Villarino en los primeros meses de ese mismo año, sostuvo: “Este río [el Negro] se interna mucho tierra adentro, y según los naturales (esto es los yndios) rio arriva llegan ellos a una poblacion por las señas de catholicos, que creemos sea Mendoza, ó un fuerte nuestro de San Carlos, [...], he advertido que este rio es el mismo rio Negro que tanto se ha deseado reconocer, y que aunque en dicho mapa se bé que llega a las inmediaciones de Mendoza, no son sino brazos que desaguan en él, pues la madre o cause principal de dicho rio tira como al sur de donde trae su origen, y precisamente viene de la Cordillera.” AGMAB, Expediciones, Leg. 1.

²¹ AGMAB, Pilotos, Leg. 3389/50.

características del terreno– y fue sorprendido en un ataque que le causó la muerte. Los caciques se aprestaron para un nuevo combate y solicitaron tratar con un hombre de consideración; fue Villarino quien asumió esa responsabilidad. Al parecer no hubo acuerdo entre las partes y mientras el piloto regresaba al campamento fue muerto en una avanzada. El virrey Loreto informó que la fallida campaña significó 38 muertos, siete prisioneros, 17 “echados de menos” y los trágicos decesos de los:

“...Comandante interino el Alférez dn. Francisco Piera, y al Piloto dn. Basilio Villarino, cuías muertes, he recelado fuese con engaño porque entre los Bárbaros había algunos que lo tenían en cuenta por sus antiguos encuentros y bien enterado de ello habrá que vindicarse á su tiempo para escarmentarlos.”²²

A pesar de su trágico final, Villarino tuvo una destacada actividad en los años en que estuvo en costa patagónica, la que se plasmó en una importante cantidad de informes y escritos. De cada una de las exploraciones que ejecutó escribió un diario, la mayoría de los cuales se han conservado. También confeccionó cartografía de toda la región: plano del puerto de San Josef y del puerto Nuevo, situado al sur de aquel; plano del puerto de San Antonio, de la bahía de Todos los Santos y Anegada y de las islas adyacentes a ellas; plano de la boca del río Colorado, del río Negro y “de todas las costas que comprenden los puertos, bahías y ríos expresados.”²³ Su vasto conocimiento de la zona motivó la redacción, a solicitud de las autoridades borbónicas, de varios informes acerca de las defensas y previsiones que debían adoptarse a lo largo de la costa, ante eventuales ataques de potencias enemigas de España.

Los aportes de Villarino en sus escritos

El análisis de los escritos que dejó Villarino no sólo permite acercarse a la formación profesional con que contaba de este marino. Los diarios de viaje, además de anécdotas y apuntes personales del piloto, reúnen información sobre cuestiones de capital importancia para comprender las preocupaciones que acaparaban la atención de la Monarquía borbónica. Estas últimas se corresponden, *grosso modo*, con los pilares que Pimentel Igea señaló como característicos de las expediciones que se dirigieron hacia América, a saber: los asuntos geopolíticos y defensivos y las cuestiones relacionadas con los recursos naturales y su posible explotación.

Podemos señalar cuatro tópicos centrales en los documentos pertenecientes a Villarino. Primero, la cuestión propiamente marítima, relacionada con la descripción de derroteros y rutas, las mediciones de latitud y longitud, la duración de las mareas, los regímenes de vientos y todos aquellos

²² AGI, Buenos Aires, Leg. 328, reproducido en PAESA, Pascual “Don Basilio...”, cit., p. 206.

²³ AGMAB, Pilotos, Leg. 3389/50.

aspectos que interesaban a un marino durante la navegación. Segundo, y relacionado con el primer punto, la descripción geográfica de los territorios visitados: configuración de las costas, puertos, bahías y otros accidentes geográficos, fertilidad de los terrenos, disponibilidad de agua y de recursos naturales ya fuese para sostener a una población como para explotarlos. Tercero, las sociedades indígenas establecidas en los territorios visitados, algunos datos de sus formas de vida, nombre de los caciques, alianzas entre ellos y contactos con los españoles, *i.e.* alianzas, enfrentamientos. Cuarto y último, redactó consideraciones sobre la defensa de costa patagónica, junto a reflexiones de carácter político acerca de las medidas que deberían implementarse para su protección, como también críticas a las autoridades virreinales por la poca atención dispensada a la región.

Los tópicos enumerados aparecen entremezclados en los escritos del piloto, existiendo, en muchos casos, una complementariedad entre uno y otro tema. La separación propuesta se hace con la intención de identificar con detalle las preocupaciones que interesaban a Villarino y poder analizarlas. Para la época, los asuntos relacionados con recursos naturales, formas de vida de los indios y la descripción físico-geográfica de los territorios quedaban contenidos bajo el «paraguas» de la historia natural, que había alcanzado un gran auge entre los eruditos del setecientos. Por su parte, las cuestiones defensivas y políticas, incluidas el trato con los pueblos nativos, integraba lo que Pimentel denomina la “preocupación geopolítica” de la Monarquía hispánica. Como ya se ha señalado, debido a las particularidades de la región patagónica, quedaba excluida la búsqueda de minerales factibles de ser explotados a favor de la metrópoli.

A continuación señalaremos, de manera sucinta, las apreciaciones de Villarino respecto de los puntos mencionados. Su formación profesional dentro de la Armada como piloto y práctico en navegación se había reforzado con nociones de matemática, geometría, cosmografía y dibujo. De allí que la descripción precisa de los derroteros, con indicaciones técnicas que sirviesen a otros pilotos que navegasen por la misma zona ocuparon un lugar central en sus diarios de viaje. Este marino no escatimó papel para señalar los pormenores de la navegación y las diligencias ejecutadas en el transcurso de los viajes, incluso de los efectuados por tierra.

Por una parte, Villarino debía llevar un diario minucioso de cada expedición que realizaba; así había sido establecido en las Ordenanzas Generales de 1748. Esa reglamentación explicitaba qué información debía constar en cualquier diario.²⁴ Por otra parte, se advierte su preocupación por

²⁴ En el título segundo del Tratado cuarto, “Obligaciones de pilotos embarcados”, se determinaba: “IX. Formará [el piloto] diario exacto de la navegación, y en él explicará por extenso las circunstancias de su derrota, las particularidades de cada singladura, la variedad de los vientos, maniobras ejecutadas, y generalmente todos los acontecimientos de la navegación, con la claridad posible. [...] XI. También expressará en su diario las observaciones particulares, que hiciere de la variedad de vientos, que reynan en diversas estaciones en las costas, o golfos,

dejar asentado junto a sus itinerarios, numerosos consejos y maniobras para orientar a otros marinos cuando navegaran por la región.

La forma en que este piloto consignó la información es semejante en todos sus diarios. Allí anotó la dirección de los vientos y si habían sido constantes o si cambiaron durante la jornada, la orientación en que había navegado o caminado de acuerdo a lo marcado con la brújula y la distancia recorrida. También registraba la hora de pleamar y bajamar, la profundidad de las aguas, lo que se hacía midiendo con sonda, y la calidad de los fondos –si había arena, piedras, bajos, si había riesgo de encallar–.

En algunos casos Villarino determinó la latitud y longitud de los puntos en los que se encontraba, posiblemente cuando llevó consigo instrumentos de medición y encontró un lugar estable desde donde efectuar las demarcaciones a partir de cálculos trigonométricos. Un ejemplo tomado de la expedición de 1781 para reconocer la boca del río Colorado y la bahía de Todos los Santos, ejemplifica cómo consignaba Villarino la información técnica:

“Día 4 [de mayo de 1781]. A las siete y media de la mañana metí el bote á bordo, y a las ocho y cuarto me hice á la vela con viento ONO medianamente fresco. A las ocho y media estaba á distancia de 100 varas de la punta del N del río, y seguí gobernando al NEN, á pasar por la canal del N. A las nueve estaba en la menor agua, que fue de dos brazas, y demarqué la punta del N del río al SOS, distancia de cuatro millas, y seguí á dicho rumbo hasta las nueve y media que goberné al NE, [...] A las 11se llamó al viento al S recio, por lo que me fue preciso acortar de vela por esperar la chalupa, [...] A la una y tres cuartos entré en los bajos de Punta Rubia, sobre los cuales pensé largase la quilla esta embarcación: pero, ya barando, ya saliendo, estuve hasta las dos, que doblé la dicha punta y salimos á mas agua, y á ese tiempo metí en vuelta del ONO, barajando la costa á distancia de un cable.”²⁵

que navegare, de corrientes, fondas, variaciones de la ahuja, y demas que conduzca á su gobierno, y noticia de todos: y si descubriere baxo, ó escollo no conocido, le señalará en su carta en la latitud, y longitud, que le corresponde, exponiendo en el diario lo que le parezca necesario á hacerle de todos conocido.” *Ordenanzas Generales...*, cit., p. 177

²⁵ VILLARINO, Basilio “Diario de la navegación que vá á hacer D. Basilio Villarino, segundo piloto de la Real Armada, con las dos embarcaciones de su mando, el bergantín Nuestra Señora del Carmen y Ánimas, y la chalupa San Francisco de Asis, desde el río Negro, á reconocer la costa, la bahía de Todos los Santos, Islas del Buen Suceso y demas adyacentes, buscar el desagüe del río Colorado, y penetrar su entrada, de órden del Comisario superintendente de estos establecimientos, el Dr. D. Francisco de Viedma” en DE ANGELIS, Pedro *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, Imprenta del Estado, Buenos Aires, 1837, tomo VI, pp. 3 (la numeración corresponde al Diario, no a la compilación documental).

Al final del diario de 1781, como también en el de su viaje al puerto de San Antonio en 1780,²⁶ Villarino añadió valiosas recomendaciones facilitando a otros navegantes datos precisos de cómo conducirse por la región. Esos apartados con consejos constituyen recopilaciones de su propia experiencia, en las que sintetizó información que obtuvo a través de mediciones y de la observación directa. Se trata de los mismos datos que fue anotando en las entradas periódicas de su diario y que luego compiló a modo de un breve manual de navegación a los futuros navegantes. En particular, las advertencias que añadió al diario de 1781 contienen una escrupulosa explicación de catorce puntos, semejante a una hoja de ruta, de cómo conducir y maniobrar una embarcación en la boca del río Colorado. Como marino versado, insistió en que los pilotos destinados a la región patagónica fuesen experimentados, sobre todo por la fuerza de los vientos y lo picado del mar con el que tenían que enfrentarse, como por tratarse de una región casi inexplorada.

En los diarios de Villarino, los detalles técnicos y de navegación práctica estaban acompañados de notas descriptivas de la configuración geográfica de los territorios y de sus recursos. El afán de obtener noticias de las particularidades de los espacios periféricos del imperio había motivado la comisión de varias expediciones. El dominio efectivo de la Corona sobre esos territorios estaba sujeto a conocer con antelación aquello que se quería controlar. Así, el proyecto borbónico de fundar establecimientos permanentes en la franja costera patagónica buscaba subsanar la ausencia de la Monarquía en la región luego de casi tres siglos de dominio sobre Hispanoamérica.

La meticulosa exploración de la zona fue un objetivo prioritario para Villarino, y ello quedó evidenciado en sus diarios. Sus anotaciones daban cuenta de los rasgos geográficos propios de cada espacio recorrido: las elevaciones del terreno, la orientación de las mismas y su altura aproximada, entre otros. Consignó también si la tierra era apta para la agricultura; en ese caso Villarino suele hablar de las “las calidades de los terrenos”, en alusión a la composición de la tierra y su nivel de fertilidad. Junto a esos detalles, identificó los recursos de flora y fauna disponibles y que podían proveer alimentos. En algunas ocasiones, este marino expuso la información por separado y otras veces la interrelacionaba en uno o dos párrafos contiguos. Por ejemplo, durante la exploración del río Negro:

“Día 12 [noviembre de 1782]. Este potrero es capaz, tiene dentro leña, madera, caza, pezcado que abunda de ricas truchas, y pasto para siempre para el ganado que tengo, y aunque benga más; [...] Esta grande isla por estar á la vanda del N, es la de mayor excelencia del dicho parage: tiene nueve leguas de largo, y por

²⁶ VILLARINO, Basilio “Diario que hace don Basilio Villarino del viage al Puerto de San Antonio, en el Bergantin de su mando Nuestra Señora del Carmen y Animas, a levantar el plano de aquel puerto y de allí abrir el camino por tierra al Río Negro, de orden del Comisario Super Intendente de estos establecimientos don Francisco de Viedma”, AGN, Sala IX, Leg. 8-1-10.

algunas partes tres de ancho: las tierras de las inmediaciones deste parage ó potrero en espacio de 4 leguas, son las mejores que he visto desde aquí hasta el desagüe de este río en el Océano.”²⁷

La disponibilidad de recursos naturales eran fundamentales para determinar la ocupación del espacio y posibilitar la continuidad de los establecimientos asentados sobre la costa. A pesar del aprovisionamiento continuado desde Buenos Aires, se esperaba que los fuertes tendieran a su autoabastecimiento. También que enviasen productos de la región a otras poblaciones, como la sal –había varias salinas identificadas en el sur– o las maderas que sirviesen en la industria naviera y la construcción. Villarino atendió a esta faceta orientada a la explotación económica de los recursos patagónicos. Demostró además un buen conocimiento de temas botánicos e incluso promovió la recolección de especímenes autóctonos y su traslado a otras zonas, con miras a estimular su cultivo, *v.g.* los manzanos: “Día 13 [febrero de 1783]. Al amanecer hice arrancar y recoger manzanos, para mandar con el Champan [una de las chalupas] al establecimiento del Río Negro, a fin de que sirvan de origen y fomento de esta fruta en aquel destino [...]”²⁸

Los asuntos botánicos estuvieron entre los objetivos centrales de las expediciones borbónicas a Hispanoamérica. Su presencia en los itinerarios de marinos ilustrados muestra la estrecha interrelación entre los aportes de las «ciencias útiles» y la incorporación de las mismas en las políticas reformistas. Además, que marinos y viajeros ilustrados manejasen nociones de estos saberes constituye un elemento que demuestra la formación a la que habían accedido estos agentes de la Corona.²⁹

La catalogación de los recursos pesqueros y de caza complementó la preocupación botánica de los viajeros. El área más austral del Atlántico se caracterizaba por la abundancia de pesca, destacándose la captura de la ballena, llevada a cabo por países competidores de España. Una de las razones del proyecto de poblamiento del área patagónica se fundamentó en evitar el aprovechamiento de los recursos balleneros y de lobos marinos en manos de los

²⁷ Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Guerra, Leg. 7306, exp. 1. El diario del reconocimiento del río Negro fue transcrito y publicado por De Angelis en 1837. En este trabajo se utiliza el documento original conservado en Simancas.

²⁸ AGS, Secretaría Guerra, Leg. 7306, exp. 1.

²⁹ El estudio de la incorporación de la botánica en las expediciones borbónicas es un tema que amerita un estudio particular, lo cual excede los alcances del presente trabajo. Ya hemos reflexionado sobre el asunto en un trabajo anterior. GENTINETTA, Martín “La disciplina botánica en las expediciones ilustradas por la América Meridional austral en la segunda mitad del siglo XVIII y sus aportes a las políticas borbónicas” en *Anuario de la Escuela de Historia (virtual)*, año 3, num. 3, Córdoba, 2012, pp. 39-61.

enemigos de la Monarquía y de impulsar su explotación por los propios españoles.³⁰

En septiembre de 1783, Villarino remitió a las autoridades virreinales un proyecto personal para organizar la explotación pesquera y ballenera de la región. Su propuesta apuntaba a favorecer la iniciativa privada pesquera y, a la vez, señalaba los beneficios que dicha actividad reportaría a la Real Hacienda y al desarrollo de los establecimientos patagónicos. El piloto solicitaba que le fuera concedido el mando de dos embarcaciones menores que ya se utilizaban para la comunicación y el abastecimiento del Fuerte del Río Negro desde Buenos Aires y se ofrecía a:

“...conducir al Río Negro y Puerto de San Josef quantos víveres, y pertrechos se necesiten en estos establecimientos a mi costa, y sin que se le origine en esto gasto alguno a la Real Hacienda corriendo asimismo de mi cuenta los sueldos y víveres de las tripulaciones con solo el que se me permita licencia franca para sacar sal y aceyte de pescado y llevarlos cargados de este genero al Río de la Plata, cuias faenas intento acer en estas costas y sus puertos y en esta consiste el estar surtidos de todos sin los enunciados gastos...”³¹

Los beneficios que prometía Villarino no se limitaban al aspecto económico de la explotación pesquera. En el proyecto añadió que una vez que se fomentase la actividad en toda la costa, los enclaves erigidos para llevar adelante la pesca, permitirían descubrir y reconocer el litoral sin erogaciones para el erario. Ello debido a que los mismos navegantes interesados en contar con puertos donde pescar y guarecerse de los temporales se abocarían a reconocer las costas con detalle para hallar los lugares más propicios a sus propios intereses.³²

No obstante, la riqueza ictiocola iba más allá de la ballena. En un informe sobre la región, Villarino enumeró todos los recursos que podían cazarse y pescarse en el río Negro y puerto de San Josef:

“[el río Negro] Abunda de liebres, abestruces, gamas, perdices de martinete, codornices, maticos, zorros, hurones, ratones, y aves de rapiña, y acia el puerto de San Joseph muchos guanacos. En las islas del Río Negro que estan llenas de sauces muy largos,

³⁰ De acuerdo a un documento referenciado por Paesa, Carlos III había nombrado a Juan de la Piedra al frente de los establecimientos en la región patagónica “con el importante fin de hacer la Pesca de la Ballena en la costa de la América Meridional, impedir que otras Naciones consigan este beneficio, y asimismo que quede resguardada de cualquiera tentatiba que en lo sucesivo pueda intentarse contra el dominio que me pertenece en aquel País”. PAESA, Pascual “Don Basilio Villarino...”, cit., p. 195.

³¹ AGN, Sala IX, Leg. 16-3-12.

³² AGN, Sala IX, Leg. 16-3-12.

y muy derechos hay cotorras mayores que las de aquí, tortolas, y torcazas: hay tambien abundancia de patos, gansos, y avutardas por el invierno, buenas corvinas, y bagres de excelente gusto. [...] El puerto de S. Joseph abunda de mucho pescado de diversas especies, y todo muy gustoso. Asimismo es abundante de muchos generos de conchas, como las de las costas de Galicia, y se pueden hacer allí buenos escabeches. En toda la costa contenida entre el puerto de San Joseph, y el de San Antonio se ven cerca de ella, innumerables ballenas, y las mas de ellas son sardas..."³³

La síntesis anterior muestra la precisión de los datos que fue obteniendo este piloto durante sus reconocimientos. En uno de los primeros diarios, el de 1780, ya se había explayado en este tipo de información. Incluso, de manera indirecta, reconocía la importancia de nombrar a las especies, tarea propia de la historia natural que tuvo su comienzo con el saber botánico:

"Ai en este puerto [de San Antonio] muchissimo pescado, de muchas calidades, alguno no se diferencia del de España, como es el sargo, mugel, lenguado, solla, raya chucho, cazon, y lagartos, ay otros que no se sabe el nombre ni aun lo tienen puesto solo el que se llama bacalao y pez de rey de cuias dos calidades abunda muchissimo. Se hallan bastantes centollas, y otras muy gustosas pero mas chicas que las de Galicia. Los que estuvieron en San Antonio dos años ha dicen haver en aquel puerto muchas almejas, y en el dia no se halla una."³⁴

Las anteriores referencias –entre otros muchos ejemplos– permiten un acercamiento a las temáticas que Villarino atendió en sus expediciones de acuerdo a las necesidades emanadas de las autoridades borbónicas.

El tratamiento de temas como el anterior se adecua a lo que Pratt denominó el paradigma descriptivo del sistema de la naturaleza.³⁵ Se ha explicado anteriormente la atención que dedicó Villarino a describir el paisaje geográfico y los recursos naturales de la región. La forma de recuperar los componentes del paisaje se asemejó a la empleada por los discípulos del reconocido naturalista Carl von Linneo: la observación y documentación puntillosa de la geografía, la flora y la fauna de la zona explorada. Dicha

³³ VILLARINO, Basilio "Noticias de la Costa Patagónica. Por el piloto de S.M. D. Basilio Villarino" en *Telégrafo Mercantil*, num. 2, 8 de octubre 1802. Aunque la trascripción publicada por el *Telégrafo* no tiene fecha, estimamos que el informe, por su contenido, fue escrito entre mediados de 1782 y fines de 1784.

³⁴ AGN, Sala IX, Leg. 8-1-10. El destacado nos pertenece.

³⁵ PRATT, Mary L. *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación*, Univ. Nac. Quilmes, Buenos Aires, 1997, p. 76.

propuesta abona el objetivo de mostrar un paisaje altamente específico y diferenciado en el que el descubrimiento de la naturaleza y su conversión en historia natural se encuentran presentes en los escritos de este piloto.³⁶ La información proporcionada por Villarino adoptó la pauta descriptiva usada por los naturalistas, aunque sin mostrar la misma complejidad, pues no incorporó terminología específica ni realizó el ejercicio de clasificación taxonómica de las especies. Mediante un lenguaje despojado de adjetivaciones, con frases sencillas y usando el recurso de la comparación con aquellas especies propias de Europa, recogió en sus escritos una multiplicidad de datos para dar cuenta de la riqueza natural de la región.

Las prolijas reseñas geográficas y naturales que redactó Villarino pueden considerarse una estrategia del piloto para demostrar que existía un control del territorio en el que se encontraba y que la presencia de la Monarquía se hacía efectiva en esas latitudes. No ocurre lo mismo cuando escribía sobre los indios que vivían en la región. Con relación a este tema, Villarino adoptó una perspectiva de orden político-defensiva, mostrando su desconfianza frente a estos pueblos que habitaban en el área patagónica.

Villarino, más allá de su sólida formación en «ciencias útiles» y de las lecturas que pudo haber realizado, abordó la cuestión indígena desde la óptica político-militar. No estuvo entre sus prioridades el conocimiento de los indios desde un ámbito cultural o etnográfico, como sí lo hicieron otros marinos viajeros en la misma época, por caso Antonio de Viedma, los oficiales de la expedición al Estrecho de Magallanes (1785-86 y 1788-89) o el reconocido Alejandro Malaspina. Es importante recordar, como ha explicado Weber, que Malaspina, igual que otros españoles ilustrados, tenía un especial interés por comprender las formas de vida de las sociedades indígenas y compararlas con la propia. Las nuevas corrientes ilustradas, con Rousseau a la cabeza, propiciaban este tipo de estudios y comparaciones. Para los integrantes de la expedición Malaspina, el acercamiento a los pueblos indios ofrecía la posibilidad de entenderlos como especímenes y símbolos. Vistos como especímenes, permitían profundizar en la comprensión de los orígenes de la sociedad humana y en el impacto que las prácticas culturales habían tenido en las configuraciones sociales. Vistos como símbolos, los indígenas se convertían en un modelo con el cual los ilustrados europeos comparaban sus propias sociedades y las criticaban.³⁷

³⁶ PRATT, Mary L, *Ojos imperiales...*, cit., p. 96.

³⁷ WEBER, David *Bárbaros. Los españoles y sus salvajes en la era de la Ilustración*, Crítica, Barcelona, 2007, pp. 45-55. A ello debemos añadir las polémicas que se sucedieron durante el setecientos sobre la supuesta inferioridad del hombre americano, que motivó intensos debates y la búsqueda de pruebas *in situ* con las que justificar una y otra postura. Véase, entre otros, DUCHET, Michel *Antropología e historia en el siglo de las luces*, Siglo XXI, México, 1975; BITTERLI, Urs *Los salvajes y los civilizados: el encuentro de Europa y ultramar*, FCE, México, 1982; GONZÁLEZ MONTERO de ESPINOZA, Marisa *La Ilustración y el hombre americano*, CSIC, Madrid, 1992.

La terminología que sistemáticamente empleó Villarino para referirse a los indios se adecuaba a los adjetivos más usados por los funcionarios hispánicos de la época: indios “bárbaros”, “salvajes” o “indómitos”.³⁸ Si consideramos la propuesta de Zavala Cepeda,³⁹ quien identificó cuatro pares de conceptos dicotómicos que emplearon los viajeros y funcionarios borbónicos en la transmisión de imágenes de los aborígenes patagónicos, advertimos que Villarino se apegó al uso de la dupla amigo-enemigo, conceptos en los que destaca la arista política del vínculo entre españoles e indios, y reforzó esa apreciación dicotómica anotando, siempre que tuvo oportunidad, los rasgos que reforzaban una imagen “bárbara” de los indios, alejadas de conductas consideradas racionales por los españoles.

En la mayoría de sus viajes, Villarino estableció contacto con caciques e indios. Durante esos encuentros, el piloto apeló –sin estar convencido de ello– a las pautas de cortesía y amistad para tratar con los caciques, entregándoles regalos, invitándolos a su mesa, protegiéndolos ante amenazas de otros grupos enemistados. Sin embargo, para Villarino, esos encuentros estuvieron atravesados por tensiones y contradicciones, alimentadas por su concepto negativo de los indios. Estas tensiones se pusieron de manifiesto en el trato que debía dispensarles, la necesidad de recurrir a su auxilio para obtener información de otros grupos indígenas o para que los caciques lo autorizaran a acceder a recursos de primera necesidad –los pozos de agua dulce, por ejemplo– y le facilitaran datos de las tierras interiores, alejadas de la costa.

Lo que prevaleció en Villarino fue un relato negativo sobre los indios, lo que se mantuvo constante en sus diarios. Si dialogó con ellos, si les ofreció regalos, si los invitó a su mesa, fue a pesar suyo, porque las instrucciones recibidas lo obligaban a cultivar esos vínculos, en aras de informarse de sus movimientos, sus alianzas con otros grupos o sus intercambios comerciales. También porque necesitaba de su colaboración para moverse en una región donde había indios hostiles y donde no era fácil la obtención de recursos para la subsistencia.

En medio de esa tensión subyacente, por momentos implícita y en otros expuesta sin filtros en los documentos, se perciben las limitaciones de algunos funcionarios de la Monarquía para controlar efectivamente el extenso litoral patagónico y los territorios del interior cercanos a la Cordillera de los Andes. Si por un lado, las tareas cartográficas y de medición de los territorios, junto a la descripción de sus riquezas naturales informan de un genuino intento de apropiación y control del espacio; por el otro, la negociación constante y los discursos despectivos, anclados en una concepción negativa de los indígenas

³⁸ WEBER, David *Bárbaros...*, cit., pp. 33-34.

³⁹ ZAVALA CEPEDA, José M. “La visión hispana de los ‘indios enemigos’ del Reino de Chile durante el siglo XVIII, el caso de la rebelión de 1723” en GONZÁLEZ CRUZ, David *Extranjeros y enemigos: la visión del otro. Del imperio español a la guerra de independencia*, Sílex, Madrid, 2010, pp. 288-289.

dan cuenta de las limitaciones a las que se enfrentaban estos funcionarios en la región.

La opinión que sintetiza el parecer de Villarino acerca de las sociedades indígenas patagónicas se condensa en este párrafo, con el que inició un informe referido a la costa patagónica. Bajo el subtítulo *Indios*, empezó su descripción de la siguiente manera:

“Todos los Indios, en general, son inconstantes, enojadizos, mentirosos, y diestrisimos en engañar, cuyo arte saben perfectamente, siendo el mejor entre ellos el mas engañador, alevoso, y ladron; por lo qual son muy aplicados a toda maldad: todos se tienen miedo unos á otros, porque recíprocamente se roban, y engañan; y asi continuamente viven temerosos, y desconfiados...”⁴⁰

Continúa su escrito con algunas referencias de las formas de vida de estos pueblos, siendo este informe una de las pocas oportunidades en las que Villarino anota este tipo de información. El estilo del texto no se aparta de la perspectiva negativa que planteó desde un inicio. Así, enfatiza el apego de los indios al robo y la casi ausencia de organización política entre ellos, puesto que:

“Viven dispersos, y vagantes, y solo se juntan quando quieren hacer algun robo, ó cometer otra maldad semejante. [...] No hay entre ellos mando, ni gobierno, pues cada uno vive de lo que tiene, caza y roba, y así aunque haya toldos que esten algun tiempo juntos el que le parece levanta el suyo, su familia y hacienda, y se va a vivir solo, o a incorporarse con otros.”⁴¹

Las escuetas notas relacionadas a la vestimenta refuerzan la imagen peyorativa que quería transmitir, en particular cuando refería que los indios tenían la costumbre de untarse la cabeza con grasa de caballo, lo cual generaba una “insufrible hediondez”. A ello agregaba que por esa práctica se les llenaban las cabezas de piojos, a los que se comían.⁴² En este informe sólo apuntó dos prácticas que consideraba positivas: la tendencia de las mujeres a cubrirse el cuerpo y no andar desnudas y la costumbre de lavarse diaria y repetidamente la boca con agua, lo cual les permitía conservar “los dientes muy iguales, blancos, y hermosos.”⁴³

Villarino plasmó en sus escritos una perspectiva que está atravesada por una constante tensión, entre la necesidad de mantener y favorecer las buenas relaciones con las parcialidades indias y su parecer teñido de desconfianza y

⁴⁰ VILLARINO, Basilio “Informe de...”, cit.

⁴¹ VILLARINO, Basilio “Informe de...”, cit.

⁴² VILLARINO, Basilio “Informe de...”, cit.

⁴³ VILLARINO, Basilio “Informe de...”, cit.

rechazo hacia ellas. A continuación, recuperamos algunos ejemplos ilustrativos. En la expedición al río Colorado, Villarino se encontró con indios que respondían a dos caciques, Calpisquis y Uriel. Este último se acercó al asentamiento con dieciocho indios y una mulata lenguaraz y por “ser el cacique mas inmediato á nosotros, lo regalé mucho, como también a todos los indios que le acompañaban”, indicó en el su diario.⁴⁴ Luego:

“Día 29 [de junio de 1781] Este día se les dió de comer á los indios, y se les regaló con aguardiente, harina, bizcocho y porotos, y se fueron á las cuatro de la tarde gustosos, pero esa noche me robaron un caballo que había comprado; tal es la fidelidad de estos bárbaros.”⁴⁵

La contraposición que enfatiza la generosidad del trato de los españoles y la respuesta recibida de los indios se repite una y otra vez. En el diario de la expedición por el río Negro (1782-83), Villarino describió en ese mismo tono los encuentros que tuvo con los indios durante el viaje. Allí pueden encontrarse numerosas notas como la siguiente: “Salí al amanecer, haciendo diligencia de librarme de los indios, que por mas que se les regale, nunca están contentos...”⁴⁶ En una visita que le realizaron algunos indios del cacique Chulilaquini llevando víveres, Villarino reflexionó en su diario:

“Día 13 [de abril de 1783] A las dos de la tarde llegó una de las mugeres de Chulilaquini, llamada Guichalachem, con un indio ladino y otros. Estos indios y chinas trageron en sus volsitas piñones y cinco carneros y un macho, muertos, pues haviéndoles yo ponderado la necesidad en que me hallava (afin de que no me pidiesen), vinieron en dicho socorro, [...] á estos igualmente obsequié, gastando toda aquella paciencia que se necesita para tratar con ellos, y aquellas rusticas y groseras politicas que son precisas para hacerse amable entre esta gente salvage, y pudiera llamarlas finas por lo rústicas y separadas que estan de las que se usan entre naciones cultas.”⁴⁷

Las palabras de Villarino reafirmaban su postura, ya mencionada: las reticencias al trato con los indígenas y la sistemática desconfianza hacia sus intenciones y acercamientos a los españoles. Su parecer se plasmó en las repetidas denuncias y quejas de las actitudes de los indios, que alimentaban una imagen peyorativa de estos grupos y que era transmitida a las autoridades borbónicas. Aun así, Villarino tenía muy en claro que requería de la colaboración de los indígenas para moverse por la región y para recabar

⁴⁴ VILLARINO, Basilio “Diario de la navegación...”, cit., p. 17.

⁴⁵ VILLARINO, Basilio “Diario de la navegación...”, cit., p. 17.

⁴⁶ AGS, Secretaría Guerra, Leg. 7306, exp. 1.

⁴⁷ AGS, Secretaría Guerra, Leg. 7306, exp. 1.

información de otros grupos, obtener recursos, noticias sobre los caminos a enclaves coloniales como Valdivia. Es por ello que, a pesar de su recelo a tratarlos, el piloto priorizó sus obligaciones en tanto integrante de la Armada y representante del poder monárquico del que había recibido órdenes concretas.

Villarino no ocultaba la desconfianza que le generaban los indios, pero requería de su auxilio y, por encima de su postura personal, se concentró en recopilar la mayor cantidad posible de datos que facilitasen el control hispánico sobre la región.⁴⁸ Sus diarios son reservorios con muchos detalles de los nombres de los caciques y sus alianzas, las áreas que controlaba cada uno, la cantidad de indios que acompañaba a cada cacique, las armas que manejaban, los recursos económicos de los que disponían, entre otros apuntes. Es decir, una información que tenía relevancia política antes que un acercamiento desde la arista cultural para explicar las formas de vida y rasgos propios de estos grupos; por ende, no logró despojarse de sus prejuicios etnocéntricos como sí intentaron hacerlo algunos de sus contemporáneos. Para la obtención de este tipo de noticias, Villarino recurrió a las estrategias que los funcionarios de la Monarquía venían utilizando desde el siglo anterior, las cuales se orientaban a favorecer las relaciones amistosas con los indios con la entrega de donativos y regalos y facilitar protección militar a los «indios amigos» ante posibles escaramuzas con sus contrincantes.⁴⁹

Para finalizar, nos interesa recuperar un informe que Villarino redactó en abril de 1782, a instancias de Francisco de Viedma, superintendente del Fuerte del Río Negro. En el mismo expuso la situación de indefensión en que se encontraba la costa patagónica. Las reflexiones que incluyó Villarino en dicha memoria y el tono crítico que le imprimió a sus aseveraciones, refuerzan la afirmación con la que comenzamos el trabajo, respecto de la formación ilustrada que recibió este personaje. Conjuntamente, su posicionamiento contrario al parecer de algunas autoridades virreinales permite situar a Villarino dentro del equipo de funcionarios borbónicos que fueron enviados hacia América con la intención de reforzar el centralismo político y ejercer un control más estrecho sobre los funcionarios locales. En esa clave se comprende mejor su rechazo a la postura asumida por las autoridades de Buenos Aires, quienes sostenían la inviabilidad de los establecimientos patagónicos. Por el contrario, Villarino

⁴⁸ Abundan los ejemplos de la actitud de Villarino en este sentido. En la anotación del 7 de abril de 1783 hizo explícito su interés de contactarse con los indios para recabar noticias precisas del lugar en el que estaba: "...y yo, deseando de informarme, los regale con tabaco, aguardiente y algunas bujerías, y despaché a uno de estos para que avisase a su padre de como yo me hallaba en este sitio, y que viniese á verse conmigo, y tragese consigo la lenguaza Maria Lopez, á quien mande un poco de tabaco, como también a Chulilaquini. El fin que yo llevaba, era el de poder por medio de la lenguaza informarme de estos terrenos, la distancia á Huechum, ó Baldivia, las maderas, frutos y ganados..." AGS, Secretaría Guerra, Leg. 7306, exp. 1.

⁴⁹ En el diario de la expedición de reconocimiento del río Negro se halla un ejemplo elocuente de la protección militar dispensada a un grupo indígena que estaba enfrentado con otro. Se trató de la ayuda solicitada por el cacique Chulilaquini en un conflicto con otra sociedad indígena, cuyo cacique –llamado Guchumpilqui– había sido asesinado por el primero.

justificó enfáticamente que los enclaves debían permanecer en pie, puesto que comprendía su significación estratégica al considerar la defensa del Imperio como un todo articulado.

El oficio que libró el superintendente Viedma a Villarino, encargándole la redacción del informe, nos enfrenta a un marino experimentado, cuya opinión resulta una voz autorizada y fundada en las expediciones ejecutadas en la región: “Como ninguno de cuantos sujetos hay en este establecimiento han trabajado como vuestra merced, en los reconocimientos de la costa de la mar, puertos, ríos y terrenos, ni tienen tan general inteligencia en estas materias, me informara vuestra merced...”⁵⁰

Viedma le requirió una precisa exposición de la situación defensiva de los enclaves que había explorado en el litoral atlántico –las bocas de los ríos Negro y Colorado y puertos de San Josef y San Antonio–, si la navegación y entrada en ellos presentaba alguna dificultad o, por el contrario, cualquier embarcación enemiga podía ingresar en los mismos. Además, el superintendente le pidió que incluyese “...todo aquello que vuestra merced advierta y pueda conducir sobre los frutos que ofrecen estos terrenos, aguas, indios y demas que hay en quanto há reconocido, y noticias que há adquirido.”⁵¹

La respuesta de Villarino cumplió con todos los puntos exigidos, tanto los defensivos como los relacionados con los recursos naturales y de los terrenos. Respecto de estos últimos, consignó una síntesis de los puntos centrales que ya había explicado en sus diarios de viaje. La mayor atención recayó en el aspecto geopolítico y en la vulnerabilidad de los puertos a una intromisión enemiga. El análisis de Villarino se centró en la ubicación estratégica del puerto de San Josef, el cual carecía de defensas naturales que pudiesen dificultar la entrada y reposo de cualquier embarcación. A la inexistencia de barreras naturales, se sumaba la disponibilidad de agua y la buena calidad del terreno, elementos que facilitaban la instalación de cualquier enemigo.

El mayor peligro que advirtió el piloto fue que el puerto de San Josef podía convertirse en un enclave neurálgico desde el cual el enemigo podía organizar incursiones tierras adentro, hacia Mendoza y Valdivia y hacia la fachada atlántica norte, es decir, hacia el río Negro y Buenos Aires. Fundamentó la evaluación en su propia experiencia, en la facilidad con la que había entrado y salido numerosas veces de ese puerto con embarcaciones de mediano y pequeño porte. Aducía que si una escuadra enemiga se establecía en el puerto de San Josef, el fuerte del río Negro quedaría a merced de ellos, ya que en medio día se podía recorrer la distancia que separaba ambos puntos de la costa y el ingreso a la boca del río Negro no ofrecía ninguna dificultad. Los

⁵⁰ VIEDMA, Francisco “Oficio de Don Francisco de Viedma a Don Basilio Villarino piloto de la Real Armada”, AGN, Sala VII, Biblioteca Nacional, leg. 189, f. 133.

⁵¹ VIEDMA, Francisco “Oficio del...”, cit., f. 133.

argumentos que expuso Villarino se aferraban a su propia experiencia en la región, que servía de prueba irrefutable:

“En las embarcaciones que están entrando y saliendo de este río [Negro], y navegan desde él a Buenos Ayres, no tengo yo la menor dificultad en navegar con ellas á Europa y á qualquiera parte del globo, pues son suficientes para ello. Del mismo modo, embarcaciones de igual porte pueden venir de qualquiera parte del globo al puerto de San Josef, conducidas por los enemigos: y viniendo estas acompañadas de algunos navios, que traigan lo necesario para lo que quieran intentar al puerto de San Josef, de allí con muchisima facilidad pueden venir á este río con las embarcaciones, dejando los navios asegurados en dicho puerto...”⁵²

Junto a la urgencia que conllevaba la desprotección de estos puertos, Villarino se excusó de hablar en su informe de la realidad del puerto de San Antonio pues consideraba que la eventual pérdida de San Josef y el río Negro acarrearían una completa desestabilización defensiva del área patagónica. Paralelamente, el piloto consideró un segundo problema: que los indios pudieran aliarse con los enemigos y franquearles el ingreso tierra adentro, hacia la cordillera, y unirse en un combate contra los españoles. Por esa razón, Villarino se mostró de acuerdo con las precauciones que había adoptado el superintendente Viedma de establecer una guardia permanente en un paraje del río Negro, que llamaba Choelechel (hoy Choele Choel):

“La guardia que vuestra merced ha proyectado en el Choelechel, debe vuestra merced tener presente que, además de ser útil para contener los indios, lo mas importate de ella, y por donde en mi juicio se hace absolutamente necesaria, es porque sirve para tener a los indios retirados de las orillas del mar, que en ellas nos pueden ser tan perjudiciales en caso de ser inbadida esta costa por los enemigos de la corona, con quienes se podrían unir por su propio interés...”⁵³

Consecuente con su parecer y apoyándose en su reiterada desconfianza hacia los indígenas, fue el propio Villarino el encargado de fortificar el río Negro en el paraje del Choele Choel. Lo hizo apenas iniciada la expedición de reconocimiento del río hasta su nacimiento, a fines de 1782. Así expuso en su diario las medidas que adoptó a mediados de noviembre de 1782 conducentes a levantar una empalizada y asegurar una guarnición permanente en ese paraje.

⁵² VILLARINO, Basilio “Respuesta” [al oficio de Francisco de Viedma] AGN, Sala VII, Biblioteca Nacional, leg. 189, fs. 134-135.

⁵³ VILLARINO, Basilio “Respuesta”, cit., f. 136.

El viaje exploratorio que emprendió pocos meses después de la redacción del informe aquí analizado se debió a los sólidos argumentos que vertió en la memoria para justificar los beneficios que traería el reconocimiento completo del río Negro. Villarino enlazó dos razones que entroncaban con las políticas que desde Madrid venían impulsando secretarios y funcionarios borbónicos: la premura por conocer los territorios de las fronteras del imperio y la obtención de recursos que explotar:

“...téngase para esta inteligencia á la vista las cartas geográficas, y las ventajosas tierras que tiene este río, según contextan todos los indios, en las que hay maderas muy altas y muy derechas, montes de manzanas que la naturaleza há producido, cuyas señales parece que indican ser un terreno fértil; pero si no vemos, si no andamos, si no descubrimos, siempre estaremos metidos en nuestra ignorancia, y tal vez algun tiempo nos enseñaran los extranjeros nuestras propias tierras, y lo que nosotros debíamos saber: pues no puedo ver que un ingles como Falkner nos está enseñando, y dándonos noticias individuales de los rincones de nuestra casa, que nosotros ignoramos.”⁵⁴

La elocuencia de las palabras del piloto no dejan lugar a dudas: cualquier acción geopolítica que pretendiera defender las posesiones de la Monarquía borbónica debía basarse en el buen conocimiento de lo que se pretendía defender. Además, esas tierras albergaban riquezas naturales que justificaban, por partida doble, su exploración.

Villarino no sólo se pronunció a favor de conocer la región patagónica, sino que incorporó en la memoria una fuerte crítica a algunas autoridades, en particular las que se encontraban en Buenos Aires. Les reprochaba su opinión acerca de la poca utilidad que representaba para ellos la región patagónica y, como consecuencia, la falta de acciones contundentes para protegerla. Villarino sostenía que esa postura era propia de funcionarios que, sin conocer la zona ni sus potencialidades tomaban decisiones perjudiciales para la Monarquía:

“Dicen muchos (yo hé oido diferentes veces), ¿de qué nos puede servir la costa patagónica? ¿Qué hemos de sacar de ally? Y estos sujetos que tal vez no saben otra cosa que disfrutar sueldos, sin que puedan formar la más mínima idea de lo que es la costa patagónica, ni aun entender el plano más sencillo.”⁵⁵

Según su óptica, el asunto iba más allá del desconocimiento y estaba acompañado de la desidia de esos funcionarios, quienes ni siquiera demostraban interés por conocer lo que ofrecía la región. Se quejaba que desde

⁵⁴ VILLARINO, Basilio “Respuesta”, cit., f. 137.

⁵⁵ VILLARINO, Basilio “Respuesta”, cit., fs. 137-138.

sus cargos institucionales ponían barreras que dificultaban el crecimiento de los establecimientos y la exploración del territorio. El piloto mencionaba como ejemplo las trabas impuestas para el descubrimiento de un camino que uniese por tierra Buenos Aires con el fuerte del río Negro; ruta que el propio Villarino se había ofrecido a habilitar conduciendo ganado en pie. Los impedimentos esgrimidos en Buenos Aires ratificaban, para Villarino, un proceder de vieja data que generaba consecuencias perniciosas para la Corona. La demostración más elocuente de ese accionar se evidenciaba en que:

“...si vá cerca de tres siglos que se formó la colonia de Buenos Ayres, y todavía no se sabe si hay ó no Cavo de San Antonio, estando como suele decirse detrás de la puerta, y esta causando una mala navegación su incertidumbre, siendo cierto que en la longitud en que las cartas lo figuran, no hay tal cavo: pues yo lo he pasado diversas veces por encima, sin que le haya visto...”⁵⁶

Si bien reconoció que sus quejas habían sido expuestas en un tono de fuerte reproche, Villarino se escudó en su ferviente fidelidad y servicio a la Corona, situación que le exigía marcar los puntos que consideraba equívocos en la política porteña. Su temor de una avanzada extranjera en la región hacía necesario sus notas de amonestación. Aún así, no escatimó acusaciones contra algunos funcionarios antes de finalizar su informe. Una vez más, Villarino manifestó su desacuerdo con quienes impulsaban el abandono de los establecimientos patagónicos, acusándolos de construir argumentos sin poseer un cabal conocimiento de la región:

“Asimismo me hé dejado arrebatat al acordarme de ver en Buenos Ayres aquel racionio general sobre si se puede ó no importar al Estado la costa patagónica [...] sin que la hayan visto ni pintada, ni entendan [sic] su pintura: entre los quales representan un gran papel aquellos que han estado aquí, ó en el San Josef, sin que hayan visto que terrenos son estos; pues su inaplicación, pereza, cobardía é ineptitud no les ha dado lugar á que se separen tal vez quatro cientos pasos de la orilla del agua ó havitacion: y estos tienen en toda asamblea voto decisivo, y como estos están unidos con su pereza y aborrecen el trabajo, son los mas empeñados en formar corrillos contra estos establecimientos.”⁵⁷

Como se ha podido advertir en las críticas opiniones de Villarino, su preocupación principal era la defensa de unos territorios periféricos del imperio a los que reconocía un papel preponderante para una política defensiva que

⁵⁶ VILLARINO, Basilio “Respuesta”, cit., f. 138.

⁵⁷ VILLARINO, Basilio “Respuesta”, cit., f. 140.

fuese efectiva para mantener a raya a las potencias enemigas de España. Aun más, su dilatada estancia en la región le había posibilitado descubrir algunas riquezas naturales que, más allá de colaborar en el autoabastecimiento de los enclaves patagónicos, podrían generar ingresos a la Real Hacienda. En esos aspectos debemos buscar las claves para entender su defensa de la región y sus recriminaciones a algunos representantes del poder virreinal.

Palabras finales

En este trabajo hemos propuesto un recorrido por la trayectoria personal del piloto de la Real Armada, Basilio Villarino. Atendimos a su formación dentro de la Marina, la instrucción que recibió en las artes de marinería como en «ciencias útiles», herramientas necesarias para efectuar tareas de descripción y representación de los territorios que visitó, de sus recursos y sus habitantes. La importante colección de libros que poseía nos muestra un personaje atento a realizar diferentes lecturas y preocupado por disponer de obras de consulta permanente en sus misiones. La minucia de sus descripciones, la calidad de la información cartográfica y sus justificadas opiniones de la importancia geoestratégica de la región patagónica, permiten reconocer en Villarino a un marino ilustrado. Puesto en otras palabras, Villarino es un funcionario borbónico que contaba con una sólida instrucción en distintos saberes y que se identificaba con las políticas de centralización y readecuación imperial llevada adelante por los Borbones a lo largo del setecientos. De personajes como Villarino se valió la Corona para conocer y tratar de controlar los territorios más alejados, de frontera, del imperio hispánico.

Asimismo, expusimos las prolíficas tareas que ejecutó Villarino en la región patagónica durante más de cinco años. Su presencia allí se articuló con el ciclo de expediciones que organizó la Monarquía, dirigidas a obtener un cabal conocimiento de los territorios imperiales, de sus recursos, sus habitantes y de las falencias defensivas que tenían muchos de ellos. A partir del entrecruzamiento entre la trayectoria individual de este piloto y el análisis minucioso de las misiones que desempeñó, a través de sus diarios de viaje e informes, mostramos los asuntos prioritarios que caracterizaron a las expediciones borbónicas al extremo sur de la América Meridional a fines del siglo XVIII. Las temáticas que Villarino tuvo en cuenta durante sus viajes respondían a la necesidad de información concreta que demandaban los funcionarios borbónicos, preocupados por la conservación de la integridad territorial. Si bien la geopolítica ocupó el primer lugar en las prioridades que atendió este piloto, no fue la única y exclusiva, aunque permeó transversalmente el tratamiento de otros asuntos importantes: la configuración geográfica y la completa descripción de los espacios explorados, la existencia de abundantes recursos naturales que podían ser aprovechados y el trato con las sociedades indígenas que habitaban la región.

Para concluir, esperamos haber dado cuenta de que las expediciones impulsadas por la Monarquía borbónica constituyen una vía para estudiar las aspiraciones de la Corona de obtener información precisa que posibilitara la puesta en marcha de políticas reformistas para recuperar y asegurar el control efectivo del Imperio. Y cómo algunos agentes de esa Monarquía trataron de responder a esas urgencias. Por ello creemos que los viajes y exploraciones de Villarino en la costa patagónica constituyen un ejemplo de dichas aspiraciones y esfuerzos.

Córdoba, 15 de febrero de 2013.

Mapa 1: Principales puntos de la región patagónica reconocidos por Villarino
(Elaboración propia a partir de los diarios de Villarino)

