

Inspección territorial e instrucciones de viaje: la expedición Malaspina, el piloto José de la Peña y la costa oriental patagónica (1789-1790)*

Marcelo Fabián Figueroa
(Universidad Nacional de Tucumán UNT/Instituto Superior de Estudios Sociales
UNT-CONICET, Argentina)

Resumen

Este trabajo aborda la inspección geográfica de la costa oriental de la Patagonia desarrollada por la expedición Malaspina a fines del 1789. En especial, éste estudia las instrucciones de viaje escritas por Malaspina para regir la inspección territorial desplegada por el piloto del Río de la Plata, José de la Peña. El trabajo sostiene que los datos obtenidos por De la Peña fueron usados luego por Malaspina para redactar sus informes sobre los territorios patagónicos en el marco de la reforma del imperio colonial español.

Palabras clave

Patagonia-viaje-instrucciones-imperio.

Abstract

This paper focuses on the geographical surveying of the Eastern Patagonian coast which was developed by the Malaspina expedition at the end of 1789. Especially, it studies the travel instructions issued by Malaspina in order to guide the territorial inspection developed by José de la Peña, a Río de la Plata's helmsman. The paper supports the argument that data collected by De la Peña were used by Malaspina in order to write his reports devoted to the Patagonian territories in the framework of the reform of the Spanish colonial empire.

Keywords

Patagonia-travel-instructions-empire.

Introducción

Este trabajo aborda la inspección de la vertiente oriental de la Patagonia desarrollada por el piloto del virreinato del Río de la Plata, José de la Peña, quien en el marco de la expedición comandada por Alejandro Malaspina y José de Bustamante y Guerra reconoció el tramo comprendido entre el puerto de San Julián y la isla de los Estados entre diciembre de 1789 y febrero de 1790. Éste estudia, en especial, las instrucciones recibidas por Peña de parte de Malaspina y los documentos escritos por el piloto como resultado de su viaje, los que fueron usados, a su vez, por Malaspina para redactar sus informes sobre el mencionado extremo austral sudamericano.

* Parte fundamental de la investigación conducente a este artículo fue subvencionada por la John Carter Brown Library y el CONICET gracias a una beca postdoctoral desarrollada entre mayo y agosto de 2012. El autor agradece al personal de dicha biblioteca y a los colegas con los cuales compartí mi trabajo.

La expedición comandada por Alejandro Malaspina y José de Bustamante y Guerra (1789-1794) ha sido definida como una “imperial inspection” que a diferencia de los viajes de exploración geográfica de James Cook (1768-1771 / 1772-1775 / 1776/1779) y Jean-François de La Pérouse (1785-1788) se caracterizó por: inspeccionar las posesiones ultramarinas españolas en América y Asia; recopilar documentos y mapas en los enclaves visitados; encuestar a los habitantes de los territorios examinados -estuvieran ligados o no aquellos a la burocracia colonial-; y redactar informes referidos a la condición política y económica de tales lugares con miras a su fomento y al de la metrópolis.¹ De hecho, el viaje español buscaba producir información actualizada en materia geográfica, económica, política, naturalista, etc. que permitiera evaluar la viabilidad geopolítica del imperio español dado el contexto internacional surgido tras la Guerra de los Siete Años (1756-1763).

Para Malaspina se trataba de fijar los límites del conglomerado colonial español en relación a las demás potencias europeas y a la Monarquía:

“[...] examinar en la inmensidad de países que aún quedan cuáles son los que forman [...] parte efectiva de la Monarquía, gobernados ya por nuestras leyes y capaces de contribuir en algún modo a la defensa de la república, y cuáles son los que no debemos considerar como sujetos a la autoridad nuestra. ¿Convendría sujetarlos por las armas, o dejar al tiempo, a las misiones bien ordenadas y a un comercio ligado con la humanidad el que se opere paulatinamente esta crisis deseada?”²

La vertiente oriental de la Patagonia fue la primera zona fronteriza visitada por la expedición Malaspina. Ésta era, aún a fines del siglo XVIII, un territorio sin conquistar que pertenecía de manera nominal al conglomerado colonial español pese a su incorporación a la jurisdicción del gobierno del Río de la Plata en 1569 cuando Felipe II le otorgó su administración al adelantado Juan Ortiz de Zárate.³

¹ Donald Cutter, “Introduction”, en *The Malaspina Expedition 1789-1794. Journal of the Voyage by Alejandro Malaspina*, volume I Cadiz to Panama, eds. Andrew David, Felipe Fernández-Armesto, Carlos Novi, Glyndwr Williams (London and Madrid: The Hakluyt Society, The Naval Museum, 2001), xxix, xxx, liv, lxxiv.

² Pedro Novo y Colsón, *La vuelta al mundo por las Corbetas Descubierta y Atrevida al mando del Capitán de Navío D. Alejandro Malaspina desde 1789 Á 1794* (Madrid: Imprenta de la Viuda É Hijos de Abienzo, 1885), 43.

³ Carlos María Gorla, *Los establecimientos españoles en la Patagonia. Estudio Institucional* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, 1984), 1-2.

En relación a dicho territorio la consecución de los objetivos geopolíticos arriba señalados implicaba: la inspección geográfica *in situ* y la colaboración de los oficiales de la burocracia colonial residentes en Buenos Aires y Montevideo. Sin embargo, ¿qué forma adoptó sobre el terreno dicha inspección geográfica? ¿cómo se articuló el trabajo de Peña y el de la expedición? ¿cuál fue el resultado de dicha sincronización de tareas?

Este trabajo aspira a responder tales interrogantes a partir del marco conceptual dado por la Historia de la ciencia que en los últimos treinta años ha orientado su interés hacia el estudio de: las prácticas de producción de conocimiento; los diversos agentes implicados en tales procesos; las tecnologías desplegadas para la inscripción de los datos; los protocolos esgrimidos para producir, administrar y certificar las pruebas; los lugares de producción de saber; los nexos que articularon las dimensiones local y global de la manufactura del conocimiento; la circulación y apropiación de los datos, etc.⁴ Lo que, en el contexto de este artículo, significa identificar protocolos y prácticas de producción de información geográfica que, ancladas en la inspección territorial *in situ* de distantes territorios fronterizos, alumbraron manuscritos de viaje que nutrieron la labor de los viajeros metropolitanos.

Los documentos que fundan este trabajo son instrucciones, diarios de viaje y correspondencia administrativa referida a la expedición Malaspina que se conservan en el Archivo del Museo Naval de Madrid y en el Archivo General de Indias de Sevilla. Tales documentos permiten sostener los siguientes argumentos: la inspección de la costa oriental patagónica desplegada en el terreno por el piloto José de la Peña tomó la forma de un reconocimiento geográfico y político orientado a detectar la presencia de asentamientos y de barcos extranjeros -

⁴ Marie Noelle-Bourguet, Christian Licoppe, Otto Sibum eds., *Instrument, travel and science. Itinéraires of precisión from the seventh to the twentieth century* (London-New York: Routledge, 2002); Neil Safier, *Measuring the New World. Enlightenment science and South America* (Chicago: Chicago University Press, 2008); Lissa Roberts, "Situating science in global history. local exchanges and networks of circulation" *Itinerario* XXXIII (2009): 9-30; Kapil Raj, "Introduction: Circulation and mobility in early modern science", *British Journal of History of Science* 43/4 (2010): 513-517; Antonella Romano, "Fabriquer l'histoire des sciences modernes. Réflexions sur une discipline à l'ère de la mondialisation", *Annales HSS* 2:70e (2015): 381-408; Stéphane Van Damme, "Un ancien régime des sciences et des savoirs", en *Histoire des sciences et des savoirs*, volumen I, ed. Stéphane Van Damme (Paris: Le Seuil, 2015).

ingleses-; las tareas de Peña fueron articuladas con las de la expedición a través de las instrucciones emitidas por Malaspina que estipulaban el itinerario a seguir, los aspectos a observar, y la redacción de diarios de viaje; el principal resultado de la sincronización de las tareas desarrolladas por Peña y la expedición fue la confección de un *corpus* documental manuscrito que versaba sobre los territorios que esta última no inspeccionó y que le permitió a Malaspina completar su diagnóstico geopolítico acerca de la vertiente oriental de la Patagonia en el contexto general del conglomerado colonial español.

El episodio aquí estudiado permite identificar una forma de circulación de información geográfica y política desde un plano local a otro global. La inspección *in situ* y la redacción de diarios de viaje que Peña realizó constituirían el plano local, por un lado, mientras que la redacción de los informes de viaje referidos a la vertiente oriental de la Patagonia que Malaspina efectuó -según el objetivo de dilucidar qué territorios pertenecían de modo efectivo a la Monarquía- constituiría el plano global, por el otro.⁵ Por ello, los agentes, las prácticas y los documentos pertenecientes a cada plano fueron articulados a través de las instrucciones de viaje que, en última instancia, podrían ser definidas como la herramienta usada por Malaspina para recolectar la información geográfica producida en el virreinato del Río de la Plata.

Rutas comerciales, territorios e imperios

El escenario colonial legado por la Paz de París (1763) transformó el dominio de los océanos y el de las rutas comerciales en una cuestión de primer orden. Para Campomanes, por ejemplo, era más importante “poseer el Tráfico de las Colonias” que “extender el dominio” territorial, de allí su interés en conocer los “Puertos, Costas, Islas y desembocaduras de los Ríos de la América [...]”

⁵ David Livingstone, *Putting Science in Its Place: Geographies of Scientific Knowledge* (Chicago: Chicago University Press, 2002), 189; Jean-Marc Besse, “Approches spatiales dans l’histoire des sciences et des arts”, *L’Espace géographique* 3 (2010): 211-224, 220; Marjolaine Paris, “Articuler différentes échelles dans les objets des sciences sociales: enjeux théoriques et méthodologiques”, *Cahiers de l’Urmis* 14 (2013): 2-8, 5.

descuidados por los Españoles [...] y poner en auge su tráfico”.⁶ El océano Pacífico se convirtió en un escenario colonial de primer orden debido a la necesidad europea de comerciar con los enclaves asiáticos.⁷ Así, la vertiente oriental de la Patagonia, dada su ubicación estratégica en la ruta hacia el Pacífico, devino de manera subsidiaria en un territorio objeto de reflexión para los oficiales y ministros españoles:

“Uno de los objetos principales de esta obra es tratar de la tierra Magallánica [...] terreno actualmente abandonado, que corre desde los 35 a 60 grados de latitud austral [...] desde el Cabo de San Antonio, en la desembocadura [...] del Río de la Plata, hasta el Cabo de Hornos [...] la situación de este terreno es excelente por que en él están el estrecho de Magallanes, el de San Vicente y el Cabo de Hornos, que dan paso a los navegantes que de Europa quieren pasar a la América y Asia”⁸

El año 1763 trajo consigo para el conglomerado español el intento de suplantarse el modelo de Monarquía Católica, propio del siglo XVI, por el de un imperio mercantil, propio del siglo XVII.⁹ Tal interrogante, esbozado durante la década de 1740, hilvanó la discusión de los ilustrados españoles en las décadas subsiguientes en torno a temas tales como el mantenimiento del monopolio comercial, la pervivencia del sistema de flotas y galeones, la habilitación de nuevos puertos en España y América, el establecimiento de una ruta que conectara España y Filipinas más allá de la mediación novohispana, etc.

Por ello, la inspección territorial del conglomerado colonial español se impuso tras el objetivo de evaluar la coherencia geográfica, política y comercial del imperio. En especial luego de los viajes de George Anson (1741-1744), John Byron (1764-1766), Samuel Wallis y Philip Carteret (1766-1769), Louis Antoine de Bougainville (1766-1769), James Cook (1768-1771 / 1772-1775), etc., que -al explorar el extremo austral sudamericano tras el objetivo de encontrar enclaves

⁶ Pedro Rodríguez de Campomanes, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias* (1762), ed. Vicente Lombart Rosa (Madrid: Instituto de Estudios Fiscales-Ministerio de Economía y Hacienda: 1988), 12, 23.

⁷ Salvador Bernabeu, “Ciencia ilustrada y nuevas rutas: las expediciones de Juan de Lángara al Pacífico, 1765-1773”, *Revista de Indias* XLVII/180 (1987): 449-469, 465.

⁸ Pedro Rodríguez de Campomanes, 123.

⁹ José M. Portillo Valdés, “La Crisis Imperial de la Monarquía Española,” *Secuencia* (2008): 21-42, 27, 28, 29; Julián Viejo Yharrassarry & José M. Portillo Valdés, “Un buen amor propio. Aceptación Católica de una Sociedad Comercial en la Monarquía Hispánica del Siglo XVIII,” *Espacio, Tiempo y Forma Serie IV Historia Moderna* 26 (2013): 127-143, 133, 134.

costeros e insulares que pudieran ser usados para el reaprovisionamiento y la reparación de las tripulaciones y los barcos en tránsito al océano Pacífico contribuyeron a definir los aspectos geográficos, políticos, científicos y técnicos del problema.

Inglaterra, en especial, impugnó desde la firma del Tratado de París (1763) la aspiración española de dominio exclusivo de las costas y de los mares australes que había sido establecido en 1494 por el Tratado de Tordesillas y refrendado en 1713 por el Tratado de Utrecht.¹⁰

Este interés por las rutas marítimas y los enclaves de reaprovisionamiento impulsó el reconocimiento geográfico de los mares australes por franceses e ingleses quienes vieron en tales componentes dos factores fundamentales de su desarrollo mercantil. El reclamo inglés referido al acceso libre de los enclaves costeros fue considerado por España, en un primer momento, como un ataque a su jurisdicción y sólo luego, en un segundo momento, como una afrenta a sus derechos de posesión. Desde la perspectiva española la ocupación efectiva de un territorio no implicaba necesariamente su posesión pues bastaba sólo con su descubrimiento o avistamiento. Sin embargo aquella postura defendida por Inglaterra se fue imponiendo a lo largo del siglo XVIII. Los territorios no ocupados de manera efectiva eran considerados *res nullius*. La ocupación efectiva fue erigida, junto al descubrimiento y a la posesión simbólica, como un tercer criterio para fundar las pretensiones territoriales inglesas a expensas del conglomerado colonial español.¹¹

Esta cuestión era de larga duración, ya John Narborough en el siglo XVII había sostenido que el dominio colonial español se extinguía al sur de la desembocadura del Río de la Plata.¹² De igual modo George Anson sostuvo en el siglo XVIII que la

¹⁰ Alejandro del Cantilo, ed. *Tratados de Paz y de Comercio, desde el año de 1700 hasta el día*, (Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain, 1843), 77.

¹¹ Nuria Valverde y Antonio Lafuente, "Space production and Spanish imperial geopolitics," en *Science in the Spanish and Portuguese Empires 1500-1800*, eds. Daniela Bleichmar, Paula De Vos, Kristin Huffine and Kevin Sheehan (Stanford, California: Stanford University Press, 2008), 212-213.

¹² John Narborough, Jasmen Tasman, John Wood and Frederick Marten, *An account of several late voyages & discoveries to the south and north towards the Streights of Magellan, the South Seas, the vast Tract of Land beyond Hollandia Nova, & c. Also towards Nova Zembla, Greenland or*

vertiente oriental de la Patagonia era un territorio situado al margen del imperio español.¹³ Para este último, como resultado de su viaje de 1741-1744, las islas Malvinas debían convertirse en un enclave estratégico sobre la boca oriental del Estrecho de Magallanes pues eran la última escala previa a la entrada al océano Pacífico. Tal como sucedía con la colonia holandesa del Cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica que permitía la navegación a las Indias orientales.

Ahora bien, los viajes ingleses arriba señalados implicaron para España tanto la reflexión colonial en un sentido teórico como el despliegue efectivo de políticas de inspección, ocupación y explotación de la vertiente oriental de la Patagonia. De cualquier modo, conviene no pasar por alto el hecho de que los viajes ingleses reprodujeron, en cierto modo, los derroteros comerciales pensadas por España en el siglo XVI y ejecutadas en el XVII por Holanda.¹⁴

En relación al primer aspecto puede citarse a Bernardo de Ulloa quien en la década de 1740, por ejemplo, señalaba la importancia: del comercio español en el Pacífico; del establecimiento de una ruta directa entre España y Filipinas para contrarrestar los efectos del Galeón de Manila y de la mediación novohispana; de la ruta del Cabo de Hornos como alternativa a la del cabo de Buena Esperanza; y de la colonización de la “Magallánica”, etc.¹⁵

En relación al segundo aspecto pueden mencionarse iniciativas tales como la cédula real de 1745 promulgada por Felipe V por la cual ordenaba al gobernador de Buenos Aires, José de Andonaegui, la fundación de una misión jesuita en la costa oriental que implicó el viaje de los sacerdotes Matías Strobel, José Cardiel y José Quiroga que pese a no fundar la proyectada misión permitió inspeccionar la costa oriental;¹⁶ la instrucción de 1778 a través de la cual el conde de

Spitsberg, Groynland or Engronland, &c. (London: Printed for Sam. Smith and Benj. Walford, 1694), 10.

¹³ George Anson, *A Voyage Round The World in the years MDCCXL, I, II, III, IV* (Dublin: G. and A. Ewing, 1754), 57.

¹⁴ Mariano Bonialian, “Geopolítica y comercio colonial: El frustrado eje por el cabo de hornos entre España y China”, *Jahrbuch fur Geschichte Lateinamerikas* 53 (2016): 37-58, 51.

¹⁵ Bernardo de Ulloa, *Restablecimiento de las fábricas, Tráfico, y Comercio Marítimo de España: Segunda Parte* (Madrid: Antonio Marín, 1740), 74, 88, 93, 97, 108.

¹⁶ Armando Braun Menéndez, “Viajes marítimos al Río de la Plata y Patagonia entre la circunnavegación: Magallanes-Elcano y 1810,” en *Historia Argentina*, Tomo I, dir. Roberto Levillier (Buenos Aires: Plaza & Janés, 1968), 564.

Floridablanca incentivó la colonización de la costa oriental de la Patagonia a través de la fundación de los establecimientos de Bahía Sin Fondo y Bahía de San Julián;¹⁷ los reconocimientos geográficos organizados desde el virreinato del Río de la Plata en la década de 1780 en respuesta a la instrucción de 1778 que estuvieron a cargo de Basilio Villarino, Custodio Sáa y Faría, Antonio y Francisco Viedma, etc.;¹⁸ el proyecto contenido en el artículo CX de la Instrucción Reservada de 1787 que sostenía la necesidad de poblar y fortificar los parajes cercanos a las costas en los cuales los ingleses pudieran desembarcar y entrar en contacto con los “naturales del país”;¹⁹ la fundación en 1789 de la real compañía marítima para fomentar la pesca de la ballena y la fundación de colonias pesqueras en Puerto Deseado y la Isla de Reyes,²⁰ etc.

En consecuencia, la vertiente oriental de la Patagonia continuó siendo durante el siglo XVIII un *contested ground* del conglomerado colonial español, es decir, un territorio habitado por pueblos nativos que no reconocían la ley española e inspeccionado de manera sistemática por Inglaterra y Francia durante el siglo XVIII de modo subsidiario a la exploración del océano Pacífico.²¹ Aspectos aquellos que impugnaban el poder colonial español en la zona. Es en este contexto en el que cabe situar el reconocimiento desplegado por Peña en relación a la expedición Malaspina.

¹⁷ Archivo General de Indias-Sevilla (en adelante AGI-S), Audiencia de Buenos Aires, legajo 326, Instrucción de Floridablanca sobre organización de los establecimientos en Patagonia, mayo 8 de 1778.

¹⁸ Perla Zusman, “Entre el lugar y la línea. La constitución de las fronteras coloniales patagónicas 1780-1792”, *Fronteras de la Historia* 006 (2001): 41-67.

¹⁹ Conde de Floridablanca, “Instrucción Reservada que la Junta de Estado, creada formalmente por mi decreto de este día, de 8 de julio de 1787, deberá observar en todos los puntos y ramos encargados a su conocimiento y examen”, en *Obras Originales del Conde de Floridablanca, y Escritos referentes a su Persona* (Madrid: M. Rivadeneira-Impresor-Editor, 1867), 229.

²⁰ Carlos Martínez Shaw, “Economía e Imperio. Los Establecimientos de la Real Compañía Marítima en América”, *Anuario de Estudios Atlánticos* 54/1 (2008): 593-630.

²¹ Jeremy Adelman, Stephen Aron, “From borderlands to borders: Empires, Nation-States, and the Peoples in between in North American History”, *The American Historical Review*, 104-3 (1999): 814-841, 816; Donna J. Guy, Thomas E. Sheridan, “On frontiers. The northern and southern edges of the Spanish empire in the Americas”, en *Contested ground: comparative frontiers of the northern and southern edges of the Spanish empire*, ed. Donna J. Guy, Thomas E. Sheridan (Tucson: University of Arizona Press, 1998), 11, 12.

Inspeccionar el imperio: instrucciones

La expedición Malaspina arribó a Montevideo el 20 de septiembre de 1789 y permaneció en el estuario del Río de la Plata hasta el 15 de noviembre, cuando partió rumbo a las costas patagónicas.

La inspección de la vertiente oriental de la Patagonia desarrollada por la expedición abarcó desde la desembocadura del Río de la Plata hasta la entrada del estrecho de Magallanes, tal periplo incluyó dos cortas estadías en Puerto Deseado entre el 2 y el 13 de diciembre y Puerto Egmont -en las islas Malvinas- entre el 18 y el 24 de diciembre.²²

Dicho reconocimiento geográfico tomó su forma definitiva en Buenos Aires luego de la reunión que Malaspina tuvo con el virrey del Río de la Plata, Marqués de Loreto, durante la visita del primero a la capital virreinal ocurrida entre el 13 y el 19 de octubre.²³ Como resultado se resolvió que el bergantín Carmen, al mando del piloto del Río de la Plata Juan de la Peña, iba a viajar en conserva de las dos corbetas de la expedición con el fin de conocer “el estado actual de las Naciones Extranjeras en estos Mares”.²⁴ Según lo acordado entre el virrey y Malaspina, Peña continuaría la navegación hacia el sur en paralelo a la costa hasta llegar a la isla de los Estados mientras la expedición se dirigiría a Puerto Egmont para luego emprender el cruce hacia el Pacífico.²⁵ Por ello la expedición se encargaría durante este tramo del viaje de: evaluar los territorios con fines políticos; confeccionar cartas hidrográficas; estudiar la Historia natural y humana a través del desembarco e inspección de Puerto Deseado; y detectar la presencia de barcos balleneros y asentamientos extranjeros. La novedad radicaba en las tareas de policía que la expedición iba a desarrollar. Así, una vez vuelto Malaspina a Montevideo le envió al encargado militar de dicho apostadero, comandante de

²² Archivo Museo Naval-Madrid (en adelante AMN-M), Ms. 583, ff. 74v.-75v. Alejandro Malaspina a D. Antonio Valdés dándole noticia detallada de los objetos que constituyen la remesa que se envía a la Península desde este Puerto y haciendo resumen de todo lo trabajado en las corbetas hasta el momento, Callao, septiembre 15 de 1790.

²³ AGI-S. Buenos Aires, 106. El Marqués de Loreto a José Orozco, Buenos Aires, octubre 22 de 1789.

²⁴ AMN-M. Ms. 426, ff. 124v.-125. Alejandro Malaspina al Marqués de Loreto, Montevideo, 2 de noviembre de 1789.

²⁵ AMN-M. Ms. 583, f. 59-59v. Alejandro Malaspina al virrey de las provincias del Río de la Plata, Puerto Deseado, diciembre 10 de 1789.

Marina José Orozco, la lista de pertrechos necesarios para habilitar el bergantín Carmen.²⁶

Puede decirse que la incorporación de Peña fue el resultado de una iniciativa del virrey.²⁷ Peña, quien por ese tiempo debía realizar la inspección anual de la vertiente oriental de la Patagonia para detectar la presencia de embarcaciones y asentamientos extranjeros con el fin de informar a la autoridad virreinal, era un piloto experimentado quien venía recorriendo de manera periódica dicha zona desde 1779. Su participación en los sucesivos intentos de colonización de la referida costa, entre los cuales se destacaron la erección de las colonias de Floridablanca y de Carmen de Patagones, lo tornaban en un personaje familiar para los patagones, aspectos todos estos que ponen de relieve su rol de intermediario.²⁸

Peña era un personaje conocido para Malaspina pues había colaborado con otros miembros de la expedición, tales como José de la Concha y Juan Vernaci, en la campaña de reconocimiento de la costa sur del Río de la Plata durante octubre de 1789. Como resultado de dicha tarea se logró ubicar astronómicamente al Cabo de San Antonio ubicado en la desembocadura del Río de la Plata y cuya incierta ubicación hasta ese momento tornaba peligrosa la entrada de los barcos al referido curso de agua.²⁹

Para Malaspina la incorporación de Peña era plausible, él era un “Práctico” que no sólo conocía bien los mares australes³⁰ sino que por residir en Buenos Aires se encargaría de conducir de regreso la documentación que la expedición iba a

²⁶ AMN-M. Ms. 426, f. 119v. Noticia de los efectos que necesita para su completa habilitación el bergantín Carmen.

²⁷ En palabras de Juan Pimentel el talante regional del reconocimiento geográfico desplegado por la expedición en la vertiente oriental de la Patagonia implica, a su vez, su articulación con los objetivos metropolitanos asignados al viaje español. Juan Pimentel, *La física de la monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)* (Madrid: Doce Calles, 1998), 203.

²⁸ AMN-M. Ms. 583, f. 55. Alejandro Malaspina al Marqués de Loreto, Montevideo, 26 de octubre de 1789.

²⁹ AMN-M. Ms. 279, ff. 35-35v. Instrucciones de José de Bustamante para Juan de la Concha comisionado junto a Vernaci para reconocer la costa del sur hasta el Cabo de San Antonio, Buenos Aires, 7 de octubre de 1789; AMN-M. Ms. 327, ff. 32-36. Cabo de San Antonio, Juan Gutiérrez de la Concha y Juan Vernaci, Montevideo, 6 de noviembre de 1789.

³⁰ Peña volvería a colaborar con la expedición Malaspina entre 1794 y 1795. Esta vez se desempeñó como “Práctico” junto a Juan Gutiérrez de la Concha durante la segunda inspección de la vertiente oriental de la Patagonia.

producir sobre la vertiente oriental de la Patagonia. Es decir, Peña era un agente mediador cuyas conocimientos, destrezas y prácticas especializadas permitían articular los interrogantes generales de los viajeros metropolitanos con la realidad concreta objeto de su investigación³¹ gracias a una estructura institucional que los contenía más allá de la distancia o los contactos fugaces entre ellos.

Las dos instrucciones que Malaspina redactó para Peña articulan aquellos aspectos pues tienen que ver con la logística de la navegación conjunta y la salvaguarda de la documentación producida durante el viaje. La primera fue escrita en Montevideo y comprendía cuestiones generales de la navegación conjunta que el bergantín y las dos corbetas iban a realizar. A su vez la segunda fue redactada en Puerto Deseado -donde el bergantín se separaría de las corbetas- y abarcaba aspectos específicos de la navegación que Peña iba a desplegar solo desde el puerto de San Julián hasta la isla de los Estados luego de su separación de las corbetas que se dirigían a las islas Malvinas.

La primera instrucción, fechada el 30 de octubre de 1789, es un documento abierto cuyos destinatarios fueron el virrey y Peña, consta de siete puntos que estaban sujetos a la revisión del piloto del Río de la Plata: 1° consignación de las señales generales que debían ser observadas de día, de noche y en caso de niebla; 2° obligación de observar las latitudes, las longitudes y los principales accidentes geográficos que serían registrados en papel separado del diario y que, además, sería entregado al término del viaje; 3° indicación del cuidado del barco durante la navegación; 4° identificación de parajes en los cuales pudieran atracar barcos extranjeros con expresa mención de tener siempre un comportamiento pacífico en caso de encuentro con la expresa mención de comunicar el “derecho de la España en estos Mares, y la aproximación de algunas Fuerzas Marítimas destinadas a Protegerlo”; 5° mantenimiento de contacto afable con las embarcaciones extranjeras a fin de poder obtener información de sus intereses en la zona; 6° entrega de un pliego cerrado que sólo debía ser abierto en caso de separación de los barcos y que indicaba el sitio de encuentro de los mismos y los

³¹ Simon Schaffer, Lissa Roberts, Kapil Raj, James Delbourgo eds., *The Brokered World. Go-Betweens and Global Intelligence, 1770-1820* (Sagamore Beach: Science History Publication, 2009), xv, xviii, xxiv.

pasos a seguir en caso de desencuentro; 7° expresión de camaradería y promesa de elevar un informe de méritos al rey.³²

La segunda instrucción, fechada el 10 de diciembre de 1789, tuvo como destinatario a Peña y consta de cinco puntos: 1° reconocer las desembocaduras de los ríos San Cruz y Gallegos para averiguar si los ingleses los “frecuentan anualmente con objetos de Pesca o de Establecimiento” según las indicaciones dadas en la primera instrucción; 2° mantener como punto de encuentro del bergantín con las corbetas Puerto Ponce, en la isla de los Estados; 3° esperar a las corbetas en función de la disponibilidad de los víveres necesarios para el regreso seguro del bergantín a Montevideo; 4° entregar al encargado militar del puerto de Montevideo, comandante José Orozco, los documentos y los planos producidos durante la travesía y al capitán de fragata Santiago de Liniers los objetos de historia natural recolectados para su acondicionamiento y remisión a España; 5° reconocer el trozo de costa comprendido entre los 38 y los 41 grados dado que las corbetas no pudieron hacerlo.³³

Como ya se dijo, las corbetas y el bergantín Carmen zarparon de Montevideo el 15 de noviembre. Sin embargo una tormenta ocurrida la noche siguiente de la partida separó al bergantín que finalmente se reunió con las corbetas el 2 de diciembre en Puerto Deseado donde permanecieron juntos hasta el 13 del mismo mes cuando éstas se dirigieron a las islas Malvinas y aquel siguió rumbo sur en paralelo a la costa patagónica.³⁴ Durante la estadía en Puerto Deseado se sucedieron tres encuentros con los patagones -el 3, 7 y 9 de diciembre- que constituyeron el primer contacto de la expedición Malaspina con un pueblo nativo no sujeto al control español. La función mediadora de De la Peña resultó crucial, muestra de ello es la constante mención de su nombre en los diarios de viaje de otros integrantes de la expedición, tales como Francisco de Viana y Antonio

³² AMN-M. Ms. 427, ff. 59-60. Alejandro Malaspina, Descubierta, 30 de octubre de 1789.

³³ AMN-M. Ms. 427, ff. 61-61v. Alejandro Malaspina a Dn. José de la Peña, Puerto Deseado, 10 de diciembre de 1789.

³⁴ Pedro Novo y Colsón, 61-69.

Pineda³⁵, y en el oficio que Malaspina remitió al virrey Loreto una vez concluidas las tareas en Puerto Deseado.³⁶

Ahora bien, la inspección geográfica desplegada por Peña produjo cuatro documentos: un conciso diario de viaje que consigna los pormenores del reconocimiento del tramo comprendido entre el puerto de San Julián y la isla de los Estados³⁷; otro texto breve, anexo al anterior, también escrito por Peña que contiene la descripción geográfica del “bajo de Estevan”³⁸; una instrucción a través de la cual Peña organizó la inspección del río Gallegos a cargo de tres miembros de su tripulación³⁹; y una relación corta debida a los tres encargados de inspeccionar la desembocadura del río Gallegos.⁴⁰

En su conciso diario de viaje Peña menciona: las instrucciones dadas por Malaspina; los pormenores de la travesía; la inspección de diversos enclaves frecuentados por los barcos ingleses; el contacto con los patagones quienes le informaron que no habían visto ingleses en los últimos tiempos; la ausencia de productos ingleses entre las pertenencias de los patagones y el hallazgo de fragatas extranjeras que “derretían ballena” lo que lo movió a informarles que se encontraban en “mares de nuestro soberano”, etc.

En el breve documento dedicado al “bajo de Esteban”, Peña describe y ubica de manera precisa este accidente geográfico que, según sus observaciones, había

³⁵ AMN-M. Ms. 92 bis, ff. 50-60. Extracto del diario de Fragata de Cádiz en 1789 hasta el Callao en 1794; AMN-M. Ms. 123, ff. 256-306. Diario con descripciones de los Países de Buenos Aires y Perú-Alto desde la salida de Cádiz. Para los pormenores del encuentro con los patagones y la información etnográfica recolectada como consecuencia del mismo véase, Marcelo Fabián Figueroa, “Contested Locations of Knowledge: The Malaspina Expedition along the Eastern Coast of Patagonia (1789)”, en *Negotiating Knowledge in Early Modern Empires. A Decentered View*, eds. Lászlo Kontler, Antonella Romano, Silvia Sebastiani, Borbála Zsuzsanna Török (New York: Palgrave Macmillan, 2014).

³⁶ AMN-M. Ms. 426, ff. 128-129. Oficio de Malaspina para el virrey Loreto, Puerto Deseado, 11 de noviembre de 1789.

³⁷ AGI-S. Buenos Aires, 110. José de la Peña, Montevideo, 19 de febrero de 1790.

³⁸ AGI-S. Buenos Aires, 110. Descripción del bajo de Estevan o Bellaco, Montevideo, 27 de febrero de 1790.

³⁹ AGI-S. Buenos Aires, 110. Instrucción que deberán observar los tres individuos de la tripulación de este Buque de mi mando que van al reconocimiento del Río Gallegos, Río Santa Cruz, 17 de enero de 1790.

⁴⁰ AGI-S. Buenos Aires, 110. Relación que nosotros los individuos de la tripulación del Bergantín Carmen y Animas, Miguel Pons, Lázaro Sorito y Antonio Sabater, damos del reconocimiento que acabamos de ejecutar por tierra del Río Gallegos según orden e instrucción que obtuvimos en 17 de enero de 90, del segundo Piloto de la Real Armada y Capitán del citado Bergantín Dn. Josef de la Peña, Río de Santa Cruz, 24 de enero de 1790.

sido mal ubicado por Bougainville por lo que constituía un “escollo peligroso” para la navegación.

La instrucción escrita por Peña para los tres miembros de la tripulación destinados al reconocimiento del río Gallegos, que había sido solicitado por Malaspina, consta de nueve puntos: 1° dirigirse con rumbo sur 26 leguas hasta llegar al referido río; 2° marchar “con el mayor silencio” evitando usar las pistolas; 3° evitar hacer fuego para no atraer a los “naturales ni otros algunos”; 4° examinar, una vez llegados al río, la presencia de embarcaciones o personas sin ser vistos por éstos; 5° observar, en caso de poder aproximarse a la desembocadura del río, si hay evidencias de la presencia de embarcaciones; 6° describir el terreno de la boca del río, constatar la calidad de su tierra con el fin de establecer su similitud con el terreno de la desembocadura del río Santa Cruz, y hacer “un diseño” de su boca; 7° regresar “con la mayor brevedad” una vez cumplido sus objetivos y ofrecer “una Relación firmada para satisfacción de la superioridad”; 8° invocar el nombre de Peña en caso de contacto con algún grupo de nativos; 9° mantener “la unión entre los tres” y no abrir fuego a los “Indios [...] pues ellos me quieren infinito y bien saben del bien como también vengarse del mal”.

Por último, la relación de los tres miembros de la tripulación contiene el registro de los pormenores de la travesía y de las observaciones ordenadas por Peña en la instrucción. Así los tres miembros de la tripulación constataron: la ausencia de embarcaciones en la desembocadura del río Gallegos; la poca salobridad del agua por lo que resultaba parecida a la de Puerto Deseado; la ausencia de lobos marinos, el carácter pedregoso del suelo, la presencia de salinas que eran similares a las existentes en la boca del río Santa Cruz; y la abundancia de guanacos pese a la ausencia casi total de pastos naturales.

Las instrucciones redactadas por Malaspina y Peña poseen rasgos comunes que tienen que ver con el hecho de ser documentos que prefiguran una acción que va a desarrollarse en la distancia durante un via⁴¹je. En este sentido son

⁴¹ Otras características de las instrucciones estarían dadas por: prefigurar un conjunto de prácticas que debían desarrollarse en el terreno; definir y articular los vínculos entre los múltiples agentes identificables en aquel. Claude Blanckaert, *Le terrain des sciences humaines. Instructions et enquêtes (XVIIIe-XXe siècle)* (Paris: L'Harmattan, 1996); Lorelai Kury, “Les instructions de voyage

documentos que formulan un itinerario; establecen una cadena de mando; instituyen un conjunto de prácticas ligadas a la inspección territorial; solicitan información específica relativa a aquello que los ojos del autor de la instrucción no podrán ver pero que los del destinatario sí; ordenan la producción de diarios de viajes veraces y precisos; indican la mejor forma de viajar; aconsejan el modo de relacionarse con los agentes encontrados en el viaje, etc. Por ello son documentos a través de los cuales su emisor formula un mandato que es expresión de una autoridad que transforma a su receptor en representante del poder colonial que instituye a los viajeros en las fronteras del imperio.⁴² Es decir, tanto las instrucciones de Malaspina como la de Peña despliegan un tipo de autoridad que tenía que ver con la inspección geográfica y política que ambos desarrollaron en el *contested ground* que la vertiente oriental de la Patagonia era para el conglomerado colonial español.

Pensar el imperio: informes

José de la Peña regresó a Montevideo el 19 de febrero de 1790 luego de haber desarrollado las tareas ordenadas por Malaspina a través de sus instrucciones. El 10 de marzo el nuevo virrey del Río de la Plata, Nicolás de Arredondo, le comunicó a Malaspina, quien ya se encontraba en Santiago de Chile, el regreso de Peña y le remitió, a su vez, una copia de los documentos producidos por el piloto.⁴³ De igual modo el 26 de febrero y el 31 de marzo Malaspina les escribió, respectivamente, al ministro de Indias, Antonio Valdés, y al virrey Arredondo, sendas cartas encomiando a Peña por la labor realizada al mando del bergantín Carmen.⁴⁴ Se cumplía así una primera etapa relacionada a la evaluación de la

dans les expéditions scientifiques françaises (1750-1830)", *Revue D'Histoire Des Sciences* 51/1 (1998): 65-91; Silvia Collini, Antonella Vannoni, *Les Instructions Scientifiques Pour Les Voyageurs (XVIIe-XIXe siècle)* (Paris: L'Harmattan, 2005).

⁴² En palabras de Lauren Benton la ley del imperio viajaba con sus agentes fundando así sus aspiraciones de dominio gracias a la función representativa de estos últimos, *A Search For Sovereignty. Law and Geography in European Empires, 1400-1900* (New York: Cambridge University Press, 2010), 3.

⁴³ AMN-M. Ms. 583, ff. 61-62. Alejandro Malaspina a Dn. Antonio Valdés, Puerto de Concepción, 26 de febrero de 1790; AMN-M. Ms. 279. Nicolás Arredondo a Alejandro Malaspina, Buenos Aires, 10 de marzo de 1790.

⁴⁴ AMN-M. Ms. 583. Alejandro Malaspina al virrey de Buenos Aires, Santiago de Chile, 31 de marzo de 1790.

costa oriental de la Patagonia en el contexto del conglomerado colonial español que tenía que ver con la inspección y recolección de información geográfica y política *in situ* por parte de la expedición Malaspina y sus colaboradores locales. De aquí en más se iniciaba otra etapa que, fundada en los datos obtenidos durante la precedente, tenía que ver con la redacción de informes que explicitaran el diagnóstico de Malaspina sobre el territorio en cuestión.

Malaspina escribió dos informes sobre el extremo austral sudamericano en sus vertientes oriental y occidental. Para el caso de la vertiente oriental los informes de Malaspina se fundaron en los documentos extractados por Fernando Quintano en Buenos Aires⁴⁵ y Juan Vernaci en Cádiz;⁴⁶ la información obtenida en la capital virreinal de parte del intendente Francisco de Paula Sanz⁴⁷ y del comerciante Thomas Antonio Romero;⁴⁸ los documentos escritos por Peña como resultado de su viaje de inspección y remitidos por el virrey Arredondo; los datos obtenidos sobre el terreno por la expedición en Puerto Deseado y Puerto Egmont;⁴⁹ así como las publicaciones inglesas y francesas entre las que se destacan las colecciones de viajes de Charles de Brosses, Alexander Dalrymple⁵⁰ y John Hawkesworth.⁵¹ Los informes en cuestión abarcan aspectos geográficos, políticos, económicos y etnográficos que en conjunto definen el diagnóstico de Malaspina referido a la vertiente oriental de la Patagonia en el marco del conglomerado colonial español.

En este contexto los documentos producidos por los Pilotos del Río de la Plata fueron cruciales, entre aquellos emerge Peña dada su condición de colaborador y

⁴⁵ AMN-M. Ms. 314, ff. 159-159v. Índice de los papeles que se hallan en la Secretaría de Gobierno y pueden ser útiles al conocimiento de la Costa Patagónica y sus puertos; Ms. 316, ff. 137-137v. Papeles reunidos sobre Buenos Aires, Montevideo y costa patagónica.

⁴⁶ AMN-M. Ms. 426, p. 73-73v. Alejandro Malaspina a Juan Vernacci sobre documentos de la costa oriental patagónica, Cádiz, 8 de enero de 1789.

⁴⁷ Archivo general de la Nación-Buenos Aires, Sala IX, Fondo Biblioteca Nacional, Legajo 167, ff. 1-46v. Dictamen de Francisco de Paula Sanz sobre abandono de los establecimientos de la Costa Patagónica. Buenos Aires, 17 de marzo de 1786.

⁴⁸ AMN-M. Ms. 343, ff. 3-4v. Thomas Antonio Romero al Sr. Dn. Alejandro Malaspina, Buenos Aires, 23 de octubre de 1789.

⁴⁹ AMN-M. Ms. 590, ff. 29-49. Suelo de las costas de la tierra patónica e islas Malvinas, algunas noticias de los paragones y demás habitantes de la costa hasta Chiloé; Ms. 590, ff. 34v-35. Vocabulario de la lengua patagónica; Ms. 590, 50-61v. Reflexiones políticas sobre los dominios de S.M. desde Buenos Aires hasta Chiloé por el Cabo de Hornos.

⁵⁰ AMN-M. Ms. 427, p. 12-12v. Relación de los libros pedidos a Paris por medio del Conde de Greppi, Madrid, enero 27 de 1789.

⁵¹ AMN-M. Ms. 583, p. 15-15v. Relación de objetos, libros e instrumentos necesarios para la expedición que deben ser traídos de Inglaterra a la mayor brevedad, Cádiz, noviembre 13 de 1788.

“testigo” de aquello que la expedición no había podido inspeccionar por sí misma. Los documentos producidos por los pilotos del Río de la Plata fueron alumbrados como resultado de la instrucción de 1778 a través de la cual el conde de Floridablanca había tratado de incentivar la colonización de la Patagonia oriental. Dicha medida impulsó el reconocimiento geográfico de dicho territorio a cargo de las autoridades virreinales. El plan diseñado por la instrucción aspiraba a detener el avance inglés y se basaba en la fundación de cuatro establecimientos estratégicos: uno en Bahía Sin Fondo sobre el Río Negro para cuidar la entrada al continente y que sería defendido por un fuerte en el Río Colorado; y otro en la Bahía de San Julián para auxiliar a las Islas Malvinas y que sería defendido por un fuerte en Puerto Deseado.⁵²

En consecuencia un cúmulo de documentos y mapas fueron producidos durante la década de 1780 entre los que pueden citarse los diarios de viajes de los superintendentes Juan de la Piedra y Antonio de Viedma; los informes de los pilotos Custodio Sáa y Faría, Basilio Villarino. A los que habría que sumar los diarios de los pilotos José Goycochea, Domingo Perler, Joaquín de Oliva, Bernardo Tafor, etc., quienes habían inspeccionado la costa patagónica y las Islas Malvinas en los años precedentes a la Instrucción de 1778 y que fueron reseñados por Juan Vernacci y Fernando Quintano en Cádiz y Buenos Aires respectivamente.

Los documentos producidos por los pilotos del Río de la Plata, entre los cuales cabe incluir a los producidos por Peña como resultado de la inspección territorial instruida por Malaspina, son textos escuetos y directos. En general están escritos en lenguaje llano dado que fueron producidos para enumerar y comunicar en lenguaje burocrático y veraz las características geográficas de los territorios patagónicos. De allí que estos documentos contengan diagnósticos divergentes en torno a la viabilidad de su colonización.

⁵² Perla Zusman, “¿Terra Australis-‘Res Nullius’? El avance de la frontera colonial hispánica en la Patagonia (1778-1784)”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* (1999): 34-45.

Malaspina tomo contacto con este *corpus* de saber geopolítico producido en el virreinato del Río de la Plata, muestra de ello es su constante referencia a los largos de sus dos informes.

Por un lado estaban los informes de Bernardo Tafor o José Coycochea quienes sostenían que los enclaves patagónicos debían ser abandonados dados las inclemencias del clima, la mala calidad del suelo y del agua, etc. que los tornaban inviables. Sus informes coincidían con las opiniones del virrey Vértiz y del superintendente Francisco de Paula Sanz, para este último “todos los establecimientos de la Costa Patagónica son tan inútiles como imposibles de mantener por la falta de todo”.⁵³ Por el otro lado estaban los informes de Basilio Villarino, Francisco de Viedma⁵⁴ y Custodio Sáa y Faría⁵⁵ quienes habían participado de la empresa colonizadora de la década de 1780. Ellos sostenían, al igual que el superintendente Antonio de Viedma,⁵⁶ que la pobreza del suelo no era un obstáculo y que la pesca y el comercio con la ciudad de Mendoza, ubicada al pie de los Andes, les proporcionaban buenas perspectivas de desarrollo futuro.

Dicho *corpus* pone de relieve las concepciones divergentes que existían en el virreinato del Río de la Plata durante el último cuarto del siglo XVIII en torno de la ocupación de la vertiente oriental de la Patagonia territorio patagónico. En efecto, mientras el virrey Vértiz sostenía el abandono de los establecimientos dado su nulo valor defensivo ante un ataque inglés⁵⁷, Antonio de Viedma, Basilio Villarino y

⁵³ AMN-M. Ms. 157, ff. 202v-204. Diversas noticas sobre clima, producciones, habitantes, etc. de Bahía Sin Fondo; S. Julián; Río Colorado; Río Bueno; Osorno; Río Negro; y S. José.

⁵⁴ Perla Zusman, “El estado de los establecimientos de la costa patagónica según el informe del marino Francisco de Viedma (1782)”, *Biblio 3W: Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales (serie documental Geo Crítica)*, XI-634 (2006).

⁵⁵ Custodio Sáa y Faría, Informe sobre el puerto de San José, por D. Custodio Sáa y Faría; Segundo informe de D. Custodio Sáa y Faría sobre el Puerto de San José, in *Colección de Viages y Expediciones a los Campos de Buenos-Aires y a las Costas de Patagonia*. Vol. 6, ed. Pedro de Angelis (Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1837), 90.

⁵⁶ AMN-M. Ms. 100, p. 169-182. Descripción de la Costa Meridional del sur llamada vulgarmente Patagónica, de sus terrenos, frutos, aves, pescados, indios que la habitan, religión y costumbres de estos, desde los 44 grados latitud sur que está el Puerto de Santa Elena hasta el 52 que está el cabo de las Vírgenes y boca del Estrecho de Magallanes, en donde hará relación por lo que vio y anduvo D. Antonio de Viedma mientras estuvo comisionado en el establecimiento de la Bahía de San Julián en la misma costa y por las noticias que les dieron los Indios, Buenos Aires, 10 de diciembre de 1783.

⁵⁷ Informe del Virrey Vértiz, para que se abandonen los establecimientos de la Costa Patagónica, in *Colección de Viages y Expediciones a los Campos de Buenos-Aires y a las Costas de Patagonia*. Vol. 6, ed. Pedro de Angelis (Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1837), 125.

Custodio Sáa y Faría sostenían que aquellos eran importantes por impedir la penetración inglesa hacia Chile por los ríos Negro y Colorado, por hacer avanzar la línea de frontera en el sur del virreinato a costa de los nativos,⁵⁸ y por habilitar la comunicación entre las vertientes atlántica y pacífica de la Patagonia para los españoles tal como lo ponían de manifiesto los desplazamientos de los nativos.

El primer informe de Malaspina dedicado a los territorios patagónicos contiene la descripción geográfica y etnográfica de los mismos. Puesto que Puerto Deseado había sido el único enclave continental inspeccionado por la expedición, Malaspina se vale en gran medida de los documentos producidos por los pilotos del Río de la Plata contraponiéndolos con los libros de viajeros tales como Byron, Bougainville, etc. Malaspina quien, como ya se dijo, había recibido en Chile los documentos producidos por Peña, se fundó en las observaciones del piloto del Río de la Plata para caracterizar a los patagones como honestos, confiables, pacíficos, e idólatras.⁵⁹

El segundo informe de Malaspina contiene la evaluación política y económica de la vertiente oriental de la Patagonia en el marco del conglomerado colonial español. Para Malaspina la acción de los extranjeros se expresaba en la pesca, la ocupación territorial temporaria y el acercamiento a los nativos con el fin de ganárselos como aliados. La inspección que la expedición y Peña desarrollaron permitió constatar la pobreza del territorio y lo innecesario de su colonización dados los elevados costos de su subvención.⁶⁰ En este sentido, luego de referir a

⁵⁸ Perla Zusman, “¿Terra Australis-‘Res Nullius’? El avance de la frontera colonial hispánica en la Patagonia (1778-1784)”.

⁵⁹ AMN-M. Ms. 590, ff. 26-49, f. 33, 33v, 34.

⁶⁰ AMN-M. Ms. 590, ff. 50-61. Al respecto Malaspina aconseja a pie de página la consulta del estado de la cajas reales de Buenos Aires correspondientes al año 1788, nota (n), f. 54. De hecho, Malaspina se valió de dos cuestionarios oficiales para conocer el estado de las cuentas virreinales. La información concerniente a la erogación implicada por el mantenimiento de los establecimientos patagónicos, referida por Malaspina en su informe, procede del cuestionario remitido a la Real Hacienda de Buenos Aires que estaba constituido por 10 preguntas que versaban sobre los sueldos de las tropas, los beneficios del comercio de azogue, etc. AMN-M. Ms. 343, ff. 12-13v. Al respecto véase, Marcelo Fabián Figueroa, “La ‘Respuesta a las preguntas del Sr. D. Alejandro Malaspina concernientes a la situación de las Provincias del Río de la Plata’ y la recolección de información naturalista sobre el terreno a fines del siglo XVIII”, *Surandino Monográfico* 4/2 (2015): 29-40.

algunos de los pilotos del Río de la Plata entre los cuales se encuentra Peña,⁶¹ aconseja incentivar la pesca en lugar de la ocupación territorial permanente pues considera que el dominio de tales territorios se expresa más por el usufructo económico que por la mera ocupación territorial.⁶² El diagnóstico de Malaspina sostenía: abandonar los establecimientos sobre la costa patagónica y las islas Malvinas; adoptar la pesca como única actividad económica viable excluyendo todo establecimiento permanente o temporal; cultivar buenas relaciones con los patagones a fin de tenerlos como aliados e informantes del país interior; aceptar la presencia de los buques extranjeros en las aguas y en las costas del Atlántico sur; y no temer a las “invasiones enemigas que sólo servirían en escarmentarlos” dada la pobreza del territorio y lo adverso del clima.⁶³

Conclusión

El caso aquí estudiado ha permitido poner de relieve los aspectos referidos a la logística de la inspección territorial *in situ* desplegada por la expedición Malaspina en torno al reconocimiento de la vertiente oriental de la Patagonia entre octubre de 1789 y marzo de 1790.

En especial la articulación entre el trabajo de recolección de información en el terreno a manos del piloto del Río de la Plata José de la Peña y la reflexión colonial contenida en los informes que Alejandro Malaspina dedicó a dicho territorio situado en el extremo austral de Sudamérica.

En este sentido, el caso aquí estudiado ha permitido identificar la circulación bidireccional de los agentes, las prácticas, las instituciones, los territorios y los saberes subyacentes a la reforma del conglomerado colonial español durante la

⁶¹ AMN.M. Ms. 590, ff. 50-61. Malaspina pondera la pobreza extrema del territorio de la vertiente oriental de la Patagonia a través de una nota a pie que remite al diario de viaje que Peña, nota (i), f. 51v.

⁶² AMN-M. Ms. 590, ff. 50-61, 54.

En su informe Malaspina alude de manera crítica a los dos pilares que habían sostenido la conquista y colonización de América desde el siglo XVI y que, según su parecer, habían operado en los fallidos intentos de ocupación de la Patagonia. Tales pilares resultaban, en consecuencia, inadecuados para las exigencias y los desafíos que el siglo XVIII le planteaba a España y a sus colonias: “el acostumbrado celo de la conversión de pocos Indios errantes, y [...] las ficticias ideas de un nuevo País del Dorado en [...] Latitudes casi inaccesibles”, ff. 51-51v.

⁶³ AMN-M. Ms. 590, p. 50-61v., 54v, 55.

segunda mitad del siglo XVIII. De allí el uso que Malaspina hizo de las instrucciones de viaje para recolectar información geográfica producida en el virreinato del Río de la Plata.