

68/46012

EL LEGADO CARTOGRÁFICO DEL MARINO BASILIO VILLARINO SOBRE SUS DESCUBRIMIENTOS EN LA PATAGONIA (1779-1785) (*)

Carmen MARTÍNEZ MARTÍN
Doctora en Historia de América

Con el viaje de Magallanes comienzan los descubrimientos europeos de las costas más meridionales de Sudamérica, y por primera vez llegan noticias sobre la Patagonia, despertando el interés de nuevos navegantes que por los mismos derroteros prosiguen en busca del estrecho de comunicación con el Pacífico, en una arriesgada travesía alentada por la riqueza en especias de las islas Molucas, hasta entonces reservadas a la navegación de los portugueses por el cabo de Buena Esperanza.

Para asegurar esta vía marítima hallada por Magallanes, Carlos V apremió la organización de la flota que, al mando del comendador fray García Jofre de Loaysa, partió de La Coruña la víspera de la festividad de Santiago de 1525 (1), cuando todavía no habían pasado tres años del regreso de Juan Sebastián de Elcano con la nao *Victoria*. Pero desde el tratado de Zaragoza en 1529, vendidas las Molucas por España a Portugal, decae el interés comercial por la ruta descubierta y quedó a merced de conocidos corsarios de otras naciones europeas con sus asaltos a barcos y puertos españoles en el Pacífico: el pirata inglés Francis Drake logró cruzar el estrecho en 1578; volverá por la misma ruta Thomas Cavendish en 1586 y 1592, y antes de terminar el siglo sus aguas fueron visitadas por una expedición holandesa al mando de Olivier van Noort.

Mientras, las medidas dispuestas por la Corona de España para asegurar el dominio del estrecho y evitar los asentamientos de extranjeros resultaron ineficaces (2). Los ideales imperialistas que impulsaron las conquistas en el Nuevo Mundo se vieron truncados en esta parte del Continente, en gran medida, por las bajas temperaturas de sus latitudes; el caso más llamativo fueron

(*) Este estudio es continuación del presentado en las Segundas Jornadas de Historia de la Cartografía. Madrid, 3-5 de febrero de 1994, pero, al no haberse publicado en actas, se ha revisado para incluirlo en este artículo.

(1) OYARZUN, J.: *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*. Ed. Cultura Hispánica. Madrid, 1976.

(2) Carlos V firmó con Simón de Alcazaba, cosmógrafo portugués al servicio de España, dos capitulaciones en 1529 y 1534, para el descubrimiento y conquista del Cono Sur; sin embargo, Alcazaba no pudo siquiera tomar posesión del territorio, pues fue asesinado por sus propias gentes en el desembarco que realizó a 45° de latitud en la costa patagónica. E igualmente desafortunadas fueron las posteriores gobernaciones concedidas por los monarcas españoles a lo largo del siglo; se deberá recordar la expedición de 1539, mandada por Francisco de Camargo, que tuvo un desgraciado final a su paso por el estrecho de Magallanes.

las precarias poblaciones fundadas por Pedro Sarmiento de Gamboa en el estrecho de Magallanes al final del siglo, cuyos colonos, que quedaron abandonados, no pudieron soportar las duras condiciones del clima.

Tampoco llegarían a hacerse realidad las expectativas de avanzar hacia el sur, el territorio de Chile; esta vez por la resistencia que ofrecieron los indios mapuches con una interminable guerra de frontera durante toda la etapa española. Ni lograron extenderse al otro lado de los Andes, pues las tempranas expediciones enviadas, en 1552, por Pedro de Valdivia en pos del Mar del Norte (Atlántico) vieron fracasadas sus experiencias, en gran medida por el impedimento que suponía atravesar su elevado relieve, agravado con la presencia de tribus indígenas en los valles interandinos donde sólo los misioneros lograrían entrar, aunque a la larga, con nefastas consecuencias. Mientras, al otro lado de la cordillera, las gobernaciones de Tucumán y Río de la Plata sólo llegaron hasta los territorios de la Pampa, adonde acudían las tribus indígenas en busca de su abundante ganado cimarrón, en largas correrías por las llanuras patagónicas aún desconocidas por los españoles. Y por distintas circunstancias, las naciones europeas en llamativa rivalidad con el dominio español no se establecieron de forma permanente en sus costas.

La geografía patagónica se fue conociendo gracias a los diarios y mapas de los marinos que visitaban aquellos lejanos litorales. Su perfil costero nos aparece dibujado por primera vez en el croquis de Antonio Pigafetta con las escasas observaciones realizadas en la circunvalación con Magallanes, al que se añaden nuevas informaciones en posteriores expediciones marítimas, como se pone de manifiesto en el mapa que dejaron los hermanos Nodales un siglo después, cuando con el respaldo de la Corona costearon el litoral patagónico, a fines de 1618, en búsqueda del nuevo estrecho descubierto por Le Maire al sur de la Tierra de Fuego (3).

Igualmente contribuyeron los navegantes ingleses y holandeses, porque en su derrota hacia el Pacífico desde los puertos europeos solían hacer escalas en sus costas para abastecerse de agua y víveres, o reponer sus embarcaciones después de una larga travesía. De esta manera se difundió en los ambientes marinos de los puertos europeos la bondad del Puerto Deseado, que era considerado como el más idóneo para realizar tales menesteres antes de abordar la navegación del estrecho; en él recalaron las naves de Cavendish en sus dos viajes dejando memoria de los lobos marinos y pingüinos; también estuvo en Puerto Deseado la expedición de Van Noort en busca de víveres, y allí calafatearon sus naves, y en mayor medida dejaron memoria Jacobo Le Maire y Guillermo Cornelio Schouten en sus diarios de navegación por su larga estancia en 1615 (4).

(3) El mapa de los hermanos Nodal se encuentra en la relación de su viaje, publicado en Madrid, 1621. Existe un ejemplar en la BNM, R-4017. Publicado por GUILLÉN TATO, J.: *Monumenta Cartographica. I. Regiones del Plata y Magallánica*. Madrid, 1942, lámina número 45.

(4) GALLEZ, P. J.: «La expedición Le Maire-Schouten en las costas patagónicas (1615-1616)». En *Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*, Buenos Aires, 1974. t. I, pp. 175-187.

Pero tales aportaciones resultaban insuficientes para tan extensas costas, con el inconveniente añadido de que las técnicas de navegación y de representación cartográfica de la época no permitían situar acertadamente los lugares alcanzados, ni conciliar las informaciones de distintos navegantes. Cuestiones que se vieron agravadas con el sigilo mantenido por las naciones o compañías comerciales sobre sus exploraciones en mares desconocidos, lo que redundó en la variedad de topónimos con que aparecen los accidentes de su litoral. En definitiva, los mapas sobre la Patagonia manifiestan avances y retrocesos al menos durante los siglos XVI y XVII, no exentos de grandes errores, todavía con una visión muy pintoresca y en general bastante deformada, como se puede apreciar en los ejemplares recogidos en los atlas holandeses (5).

La Patagonia en la órbita rioplatense

Mientras las costas patagónicas se van dibujando con las informaciones recogidas en las expediciones marítimas, la geografía del interior seguía siendo la gran desconocida en Europa, incluso para las gobernaciones limítrofes. A ello contribuyó el escaso interés que siempre mostró Buenos Aires por extenderse al sur de la ciudad; desde su fundación en 1580, fue el principal puerto marítimo de comunicación con las ciudades del interior, y siempre preocupada por asegurar su predominio en el Río de la Plata, sobre todo desde la fundación portuguesa de la cercana colonia de Sacramento en 1680, lo que le lleva a abandonar la búsqueda de nuevos enclaves portuarios en las costas del sur, tanto es así, que el reconocimiento de la bahía de Barragán, a sólo diez leguas de la ciudad, no se llevó a cabo hasta comienzos del siglo XVIII.

Pero ya avanzado el siglo, Buenos Aires sale de su anterior aislamiento al verse presa de los asaltos y pillajes de los indios de la Patagonia, que eran cada vez más frecuentes en las estancias bonaerenses. La alarmante situación preocupaba al cabildo de la ciudad, sin lograr castigar tales fechorías con las expediciones de castigo que mandaba en su búsqueda, pues los indígenas se veían amparados en sus exitosos métodos de rapidez y fácil huida hacia el extenso territorio que quedaba hasta el cabo de Hornos.

La solución a tales daños parecía estar en la necesidad de instruirlos y acercarlos a la vida pacífica con los españoles mediante su evangelización, como habían puesto en práctica los misioneros jesuitas en otras áreas de América; el caso más llamativo fue el de los pueblos guaraníes en la frontera con Brasil. Y aunque pronto se pensó prolongar la actividad misionera del Paraguay con los indios de la Patagonia, no se puso en práctica hasta mediados del siglo XVIII con el respaldo de la Corona. Comienza con la Real Cédula, de 30 de diciembre de 1744, enviada al gobernador del Río de la Plata, para

(5) *Ibidem*: FURLONG, S. J.: «La Patagonia en la cartografía antigua y moderna», pp. 161 a 173.

que auxiliara una exploración en los litorales patagónicos, con la finalidad de poder conocer sus posibilidades económicas y encontrar lugares idóneos donde asentar misiones de indios pampas, patagones y serranos.

Con tales objetivos, la fragata *San Antonio*, al mando del marino don Joaquín Olivares Centeno, exploró en su navegación de cabotaje las costas patagónicas, desde Buenos Aires, de donde salió el 5 de diciembre de 1745, hasta llegar por el sur al río Gallego, regresando al puerto de partida el 4 de abril del año siguiente. En ella embarcaron tres jesuitas: el padre José Quiroga, que fue enviado desde la Península para este fin, quien además de religioso era un notable científico, marino antes de ingresar en la orden, y los padres Mathias Strobel y José Cardiel, de gran experiencia misionera entre los indios guaraníes del Paraguay.

De esta manera, pudieron realizar pormenorizadas observaciones como recogen los diarios de los marinos y religiosos, sobre todo destacó la participación del padre Quiroga, pues gracias a sus rigurosas mediciones astronómicas levantó varias cartas geográficas de los litorales visitados, consideradas como los primeros mapas científicos del perfil costero de la Patagonia, y aunque todavía deficientes en no pocos puntos, nos aproximan mejor a la realidad, de ahí que estuvieran presentes en los mapas que confeccionaron sobre esta parte de América famosos cartógrafos franceses (6).

No obstante, los resultados de sus exploraciones no fueron halagüeños, lo que desanimó el plan previsto, pues pondrían de manifiesto que eran escasas las posibilidades de los puertos para los fines que pretendían, además los terrenos eran estériles para la vida agrícola, el agua salobre, amén de no haber hallado asentamientos indígenas próximos al litoral. Sin embargo, fue el preludio de tres efímeras misiones fundadas por los padres jesuitas, con el respaldo del cabildo de la ciudad de Buenos Aires, en las sierras del Volcán, Tandil y la Ventana, más cerca de la frontera indígena, aunque en 1753 todas ellas se encontraban abandonadas por el escaso éxito obtenido con aquellos indígenas amantes de su vida nómada y en llamativa oposición al control de los españoles.

En tales fundaciones participaron los padres José Cardiel y el irlandés Tomás Falkner, famosos por sus aportaciones etnográficas y geográficas sobre el interior de la Patagonia recogidas en sus relaciones y mapas. Sus valiosas descripciones fueron fruto de sus vivencias durante aquellos años, porque en su afán evangelizador emprendieron arriesgadas exploraciones en búsqueda de amistosas relaciones con las tribus más alejadas, o bien para asegurar tan frágiles misiones siempre expuestas a fortuitas y temidas llegadas de los nativos no reducidos; aunque también recogen informaciones de los indios sobre territorios más alejados, que no llegaron a visitar. Y por primera vez, aportaron noticias de los ríos Colorado y Negro, trazando sus cursos fluviales desde los Andes hasta desembocar en el Atlántico (7).

(6) MARTÍNEZ MARTÍN, C.: «La expedición del P. Quiroga, S. J., a la costa de los Patagones (1745-46)». *Revista Complutense de Historia de América*. Número 17, 1991, pp.121-137.

(7) *Idem*: «Las reducciones de los pampas (1740-53): aportaciones etnogeográficas al sur de Buenos Aires». *Ibidem*, número 20, 1994, pp. 145-167.

Gran trascendencia llegaron a tener los escritos del padre Falkner, puesto que después de la expulsión de los jesuitas de América, en 1769 pasó a residir en Gran Bretaña, y fue entonces cuando el escritor William Combe extractó lo que le pareció más interesante del manuscrito del jesuita, que se publicó bajo el título *A description of Patagonia and the Adjoining Parts of South America* (1774), con un mapa en dos hojas, confeccionado por un cartógrafo inglés. En ella se ocupa de los diversos grupos indígenas que la habitaban (religión, costumbres, forma de gobierno, etc.), el principal objetivo de su labor misionera, pero también describe sus paisajes y ofrece valiosas apreciaciones sobre cómo llevar a cabo la ocupación de las islas Falkland o internarse en la Patagonia por la bahía Sin Fondo (San Matías).

La buena acogida que tuvo la obra de Falkner en Gran Bretaña produjo gran conmoción en la corte de Madrid, y propició nuevas estrategias políticas para el hasta entonces abandonado Cono Sur para evitar que los ingleses establecieran centros pesqueros, comerciales o fuertes. La inquietud despertada no era nueva pues desde expedición de Byron en 1764, y MacBride al año siguiente, proyectaron la ocupación de las islas Malvinas con el fin de controlar la navegación por el cabo de Hornos.

Ya en 1766 fundaron Port Egmont en las islas Falkland, mientras que desde España ese mismo año se creó la gobernación de las Malvinas, subordinada a la del Río de la Plata, y se enviaron varias expediciones con la finalidad de asentar colonias en Tierra de Fuego y Puerto Deseado. De esta manera, entre 1767 y 1769 famosos marinos de la Armada española exploran aquellas costas, como sucedió con la navegación que fue al mando del capitán de fragata Domingo Perler, y la de los tenientes de fragata Manuel Pando y Francisco Gil y Lemos (8).

Al año siguiente, conocido el asentamiento inglés, se concretó la orden de expulsión del Port Egmont al gobernador de Buenos Aires, Francisco Bucarelli, quien fue responsable de mandar una armada para intimidar a los ingleses, y en caso necesario, evacuarlos por la fuerza, como sucedió en 1770. Sin embargo, en aras de la paz anglo-hispana, fueron restituidos los establecimientos devastados y repuestas las embarcaciones capturadas, aunque sin menoscabo de la soberanía española en las islas, asegurada en 1774, cuando Gran Bretaña las abandona por la necesidad de recortar gastos y concentrar tropas en las colonias de Norteamérica, alzadas contra la metrópoli.

La expedición de 1778 mandada para crear fuertes en la Patagonia

Estos acontecimientos revelan la escasa presencia española en aquellos alejados litorales al comenzar el reinado de Carlos III, entonces con una política exterior volcada en encontrar un clima de buenas relaciones con Portugal

(8) RATTO, H. R.: *Actividades marítimas en el litoral patagónico y argentino durante los siglos XVII y XVIII*. Buenos Aires, 1930.

dañadas en el Río de la Plata por los conflictos fronterizos con Brasil, circunstancias que desembocaron en la creación del Virreinato de Buenos Aires en 1776 y en la firma del Tratado de Límites de 1777 en Sudamérica.

Sin embargo, los límites territoriales de la nueva institución quedaban bastante inciertos en los territorios al sur de Buenos Aires, en donde la conflictiva frontera indígena se encontraba en el río Salado (9), no lejos de la ciudad, y aún sin ocupar los amplios territorios que mediaban hasta el cabo de Hornos. Por ello, tras el corto período del primer virrey, Pedro de Cevallos, su sucesor, Juan José de Vértiz, procuró asegurar la defensa contra los indígenas del sur creando nuevos fuertes que dotó con milicia del Cuerpo de Blandegues; pero además durante su mandato se llevaron a cabo los primeros intentos serios de ocupar la desamparada costa patagónica mediante un proyecto de colonización planificado en la política exterior de Carlos III, en el que se vio inmerso el virreinato del Río de la Plata por Real Orden de 23 de marzo de 1778.

La finalidad del mismo era fundar dos establecimientos españoles en la costa patagónica: uno en la bahía Sin Fondo (actual bahía de San Matías), al norte, y otro en la bahía de San Julián, al sur, «con miras desde luego, de que allí se forme una armazon de pesca de ballena, como la que tienen los portugueses en Santa Catalina, procurando a este intento adquirir sujetos prácticos a toda costa, sean españoles o portugueses, y de aprovechar las salinas abundantes de aquel paraje para abastos de Buenos Aires...» (10). El informe aclaratorio explicaba las razones que movieron al Monarca para organizar tan ambicioso proyecto: «Urgía la necesidad ante el temor de ser ocupada por los ingleses, quienes querían recobrar las vastas posesiones sustraídas en América Septentrional», pues como se recordará, las trece colonias inglesas de Norteamérica habían proclamado su independencia en 1776. Era allí donde los ingleses pretenderían abastecerse de la pesca de la ballena que venían realizando en Santa Catalina, pues al quedar cerrado aquel puerto del Brasil, obligado por el Artículo XXII del Tratado de Límites entre España y Portugal de 1777, era probable que se trasladaran a las islas Malvinas. Y al no poder abastecerse en ellas de todo lo necesario, parecía verosímil que fueran en busca de nuevos puertos en la vecina costa de Sudamérica, amparados por las noticias halagüeñas que vertió Tomás Falkner en su obra (11).

El conde de Floridablanca elevó el proyecto al ministro don José de Gálvez, quien el 7 de mayo de 1778 firmó el decreto que lo ratificaba: «En consecuencia ha resuelto el Rey que sin pérdida de tiempo se establezcan poblaciones en las bahías sin Fondo y San Julián. Comprendidas en el nuevo Virreinato de Buenos Aires». De esta manera, la responsabilidad recayó en el virrey Vértiz, encargado de disponer todo lo necesario, siendo nombrando por

(9) Río de la Argentina. Nace en una serie de lagunas al noroeste de la provincia de Buenos Aires y, tras describir un curso de aproximadamente 700 km, desemboca en la bahía de Samborombón.

(10) AGI, Buenos Aires, 326.

(11) *Ibidem*. También hay un borrador en AHN, Estado, leg. 2316.

el monarca don Juan de la Piedra, el 14 de mayo del mismo año, comisario y superintendente de los establecimientos que se fundasen (12); éste debería ejecutar las órdenes del Rey porque conocía mejor aquellos parajes al haber sido ministro de la Real Hacienda en las islas Malvinas. Dicho cargo debía compartirlo con Francisco de Viedma, en calidad de segundo superintendente, título que recibió el 26 de mayo de ese año; el primero gobernaría la bahía Sin Fondo; el otro, la de San Julián (13).

Vértiz, investido con la máxima autoridad para aquella empresa que quedaba a su cuidado, dio las instrucciones necesarias a Juan de la Piedra (Buenos Aires, 3 de noviembre de 1778), pero cambió los destinos de los superintendentes, ratificado por el Rey [El Pardo, 12 de marzo de 1779 (14)]; de esta manera Viedma pasó a la bahía Sin Fondo y De la Piedra debía ocuparse de la bahía de San Julián. La misión del primero no sólo era crear asentamientos en la bahía Sin Fondo, sino también explorar el río Colorado para conocer las ventajas que podía brindar el establecimiento de fuertes en aquel paraje; lo mismo indicaba en San Julián con la construcción de otro subalterno en Puerto Deseado.

Como mandaban las instrucciones, la bahía Sin Fondo sería alcanzada en primer lugar, para pasar después a la de San Julián, con la obligación de recorrer su litoral en pequeñas lanchas, sondar el fondo, bajos y peñascos si los hubiere, etc. E igualmente debían explorar los ríos Colorado y Negro, su navegabilidad, crecidas, saltos, condiciones para construir puentes, modo en que debería hacerse el desembarco, conocer el paradero de los indios y el trato que debería dárseles, así como escoger el lugar idóneo donde establecerse. Expresamente se indicaba que debían «levantar planos de la bahía con la figura y situación de la costa, bajos y demás que hubieren observado los pilotos y prácticos».

Y se confían los trabajos técnicos a personas instruidas en tales menesteres; para la exploración hidrográfica debería ir «un oficial de Marina, hábil y expédito, de cuya inspección sea reconocer toda la costa, hacer las observaciones necesarias, para tomar y dar pleno conocimiento de ella, y de sus puertos y calas, como de todo lo respectivo a la náutica, e instruir de todo al principal Comisario...». Y también «... un ingeniero, capaz de levantar planos de la tierra y toda su costa... o para la construcción de fortalezas que habrán de construirse allí...» (15).

Organizada la flota al mando de Juan de la Piedra, parten el 15 de diciembre de 1778 en busca de la nombrada bahía Sin Fondo, en donde debían crear un establecimiento, para después continuar al sur y formar otro en la bahía de San Julián. La expedición estaba formada por cuatro embarcaciones armadas

(12) *Ibidem*. Copia del nombramiento. Aranjuez, 14 de mayo de 1778.

(13) AGI, Buenos Aires, 326.

(14) AGI, Buenos Aires, 326; El Pardo, 12 de marzo de 1779.

(15) AGI, Buenos Aires, 332. El borrador de las instrucciones está contenido en el expediente remitido al conde de Florida Blanca. AHN, Estado, leg. 2316. Además, véase GORLA, C. M.: *Los establecimientos españoles en la Patagonia: Estudio institucional*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1984, pp. 46-51.

en guerra: el paquebote *Santa Teresa* a cargo de Pedro García, teniente de regimiento de Buenos Aires, en el que iba como piloto Basilio Villarino, escoltada por la zumaca *San Antonio de Olibeyra* bajo el mando de Manuel Bruñuel, con el comisario Francisco de Viedma a bordo; el bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, con el práctico de costa José A. Goycoechea, y la fragata también llamada del *Carmen* (16).

Aparte de los ya nombrados, también embarcaron otros oficiales y pilotos de la Real Armada, quienes debían ocuparse de las exploraciones hidrográficas y levantamientos cartográficos de los litorales. Para la defensa se agregaron 100 hombres de tropa y, asimismo, iban los oficiales de la Real Hacienda, carpinteros, albañiles, herreros y otros empleados para la construcción de los fuertes, cuatro misioneros franciscanos para la evangelización de los indios y dos «lenguaraces» para tratar con ellos, 65 presidiarios y diez negros, hasta alcanzar un total de 460 personas.

De esta manera, el 6 de enero de 1779 entraron en la barra de la bahía Sin Fondo (golfo de San Matías), y en la noche del 6 al 7 alcanzaron un golfo, que no figuraba en ningún mapa, al que llamaron San José, donde fundó el comisario de la Piedra el puerto del mismo nombre (actual península de Valdés), desde donde poder explorar nuevos parajes costeros.

La cartografía de Basilio Villarino

Comienza entonces la memorable participación del piloto Basilio Villarino, quien había llegado a Montevideo en 1774 procedente de Ferrol en la fragata *Santa Perpetua*, y como otros oficiales de la Armada, pasó a formar parte de esta expedición a las costas patagónicas, sin regresar después a España por estar ocupado en diversas comisiones de los fuertes hasta su muerte en 1785 (17).

Conviene adelantar que, en algo más de seis años, este famoso marino gallego realizó importantes descubrimientos en la bahía de San Matías y zonas aledañas, aunque su principal proeza fue la navegación del río Negro, desde el Atlántico hasta llegar a la cordillera de los Andes; de todos ellos queda suficiente documentación escrita y cartográfica en los archivos y cartotecas de España que nos permitirá profundizar en el análisis de sus mapas, el principal objetivo del presente estudio.

(16) AHN, leg. 2316. ANGELIS, Pedro de: «Viaje por mar a las costas patagónicas ejecutado por la Expedición que salió de Maldonado, al mando del SuperYntendente D. Juan de la Piedra, el día 15 de Diziembre de 1778» (21 folios, sin firma). Acompaña un diario de los acontecimientos sucedidos a don Juan de la Piedra. Véase además el «Extracto resumido de lo que ha ocurrido en la expedición del descubrimiento de la Bahía Sin Fondo, en la costa Patagónica», en *Colección de Obras y Documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata*. Buenos Aires, 1969 (1.ª ed., 1836), tomo IV.

(17) No me detendré en su biografía pues ésta ya fue publicada en «Apuntes biográficos del marino Basilio Villarino Bermúdez y sus exploraciones en la Patagonia (1741-1785)». *Investigaciones y Ensayos*, número 46. Academia de la Historia, Buenos Aires, 1997, pp. 273-292.

Las cartas geográficas que han llegado hasta nosotros están manuscritas, la mayoría coloreadas a la acuarela, referidas al meridiano de Tenerife como era habitual entre los marinos de la Armada española de la época; generalmente van encabezadas como «Plano», al parecer sin proyección cartográfica en los que dibuja los rumbos y la rosa de los vientos. También recoge datos batimétricos cerca de la costa y de los ríos que exploró, asimismo, dibuja las derrotas de sus entradas por mar o los itinerarios de las expediciones que realizó por el territorio. Y aunque se apoya en nombres anteriores, como bahía Sin Fondo, río Negro y Colorado, de estos últimos perfecciona sus trazados, y crea además una toponimia nueva que en gran parte aún pervive.

Como era habitual en las representaciones cartográficas de entonces, Villarino emplea amplias cartelas que en ocasiones van encuadrada en orlas barrocas, aunque su objetivo no era el embellecimiento de las mismas, sino recoger con exactitud los datos de sus observaciones y demás informaciones geográficas, siempre con la finalidad de enriquecer los contenidos de aquellos diarios a los que acompañaba. En el texto escrito de la cartela precisa las coordenadas geográficas en longitudes y latitudes del área representada; casi siempre, incorpora una amplia «Explicación» en la que consigna las entradas o lugares más destacados, e incluso recurre a «Notas» o «Advertencias» aclaratorias.

Dejando aparte sus valiosas aportaciones geográficas sobre lugares desconocidos de la Patagonia, sus mapas ofrecen interés como documentos históricos, porque el mismo Villarino en sus cartelas quiso dejar constancia de cuándo, con qué embarcación y por qué circunstancias exploró los lugares cartografiados. Es muy preciso en las fechas, las mismas de sus diarios; siempre destaca su autoría y graduación de segundo piloto de la Real Armada detrás de su nombre, a veces, lleva su firma y rúbrica. Por tanto, no ofrecen duda a la hora de distinguirlos de otros planos igualmente levantados en los mismos años por otros miembros de la expedición, como los del capitán graduado Pedro García y los pilotos de la Real Armada Manuel Bruñuel, Juan Pascual Callejas y José A. Goycochea.

Llama la atención la abundancia de cartas geográficas que nos legó; así el investigador J. Guillén Tato, en su *Monumenta Cartographica* publicada en 1942, cataloga 14 entre planos, mapas y borradores, todos ellos encontrados en diversos archivos y bibliotecas españolas, fechados entre 1779 y 1781 (18). Y aunque esta relación fue de gran utilidad para rastrear los planos de Villarino, sin embargo, no resultó fácil cotejarla con los ejemplares localizados hasta ahora, quizás por los cambios acaecidos en posteriores catalogaciones, habiendo sido necesario llevar a cabo una actualización de firmas, y completarla con otros ejemplares, a veces, no bien catalogados. Sin olvidar, como se destacará en su momento, que nos pueden aparecer varios ejemplares del mismo mapa.

Pero la finalidad del presente estudio no es sólo la revisión actualizada de sus planos y mapas, sino comprenderlos en su contexto histórico, dotándolos

(18) *Monumenta Cartographica*, pp. 47-52.

de la categoría documental que ofrecen, pasando a ser, por tanto, una investigación histórica apoyada en las fuentes escritas, en gran medida, a través de la correspondencia que mantuvieron las autoridades de América implicadas en aquella empresa de la Corona, por donde llegaron a España los diarios y mapas de nuestro piloto. Aunque al intervenir distintos organismos durante el reinado de Carlos III (Secretaría de Gracia y Justicia, Guerra, Hacienda y Navegación), la documentación se dispersa en diferentes archivos lo que dio lugar a duplicados de cartas, lo que también sucede con los diarios y mapas de Villarino.

Añádase a lo anterior los sucesivos traslados de los documentos hasta su actual ubicación, a veces con el grave inconveniente de separar los mapas que le acompañaban, circunstancia que se agrava en el caso concreto de los planos de Villarino, porque fueron una importante aportación cartográfica en su época. Queda constancia de su contribución en algunos mapas del Depósito Hidrográfico, concretamente en la «Carta esférica de las Pampas de Buenos Aires» de 1789; y quizás algunos de los planos de Villarino que pertenecieron a esta Institución sean los que hoy encontramos en la cartoteca del Museo Naval y del Servicio Geográfico del Ejército (Madrid). En ambos casos, con el grave inconveniente de estar separados de sus diarios, lo que también sucede con los ejemplares encontrados en la cartoteca del Servicio Histórico Militar (Madrid), que proceden del archivo del Cuerpo de Ingenieros Militares, pues también los ingenieros levantaron mapas y tuvieron una participación memorable en estas fortificaciones patagónicas (19).

Los planos levantados en 1779

Tras haber destacado previamente cuál va a ser el objetivo de este trabajo, pasemos a conocer los acontecimientos que se suceden desde la llegada de la flota a la bahía de San Matías, con la finalidad de poder situar en orden cronológico los planos de Villarino localizados hasta ahora en archivos y cartotecas.

Siguiendo, sobre todo, la correspondencia de Francisco de Viedma, comisario de la bahía Sin Fondo y testigo de los hechos que acontecen, sabemos que tras la llegada de la expedición Juan de la Piedra mandó desembarcar a la gente en un territorio de llanuras llovedizas y estacionales que fue descubierta por la zumaca de Antonio de Oliveira (actual península de Valdés), donde enseguida planteó problema la falta de agua, ya que sólo encontraron agua salobre. Así lo refiere Viedma: «Por no ser estas capaces de socorrer la necesidad de la Gente, y irse secando, ya por el consumo de agua que bebían, y ya por los excesivos calores de la estación, nos vimos en la mayor necesidad y

(19) PALADINI CUADRADO, A.: «La cartografía de Indias en el Servicio Geográfico del Ejército». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, números 527-528. Madrid, 1990-1991, pp. 9-23.

aprieto» (20). Comienzan entonces las exploraciones en busca de tan necesario elemento, siendo ésta la primera intervención memorable de nuestro piloto, pues se ofreció voluntario tomando uno de los caballos que quedaban vivos de los embarcados y logró descubrir las fuentes y salinas que, como el mismo destacará, «fueron el único auxilio de aquella población» (21).

Asentados en el establecimiento de San José, De la Piedra envió la zumaca al mando de Pedro García y Manuel Bruñuel para reconocer el litoral norte en busca del río de los Sauces (río Negro). Así narraba nuestro piloto aquella empresa: «Después de haver llegado al Puerto de Sn Joséf al principio de la Expedicion, y despues de haverse abandonado la entrada de este por el Capn. Graduado Dn. Pedro García, y el Primer Piloto de la Real Armada Dn. Manuel Buñuel; se me mandó a mi a dicha comisión con el Bergantin que oy tengo a mí cargo (N.S. del Carmen y Anima). Sali del puerto de Sn Josef, y conseguí su entrada» (22).

Como nos informa en su diario, partió del puerto de San José el 13 de febrero, hasta que el día 21 alcanzó una punta desde donde divisó la barra del río, encontrando diversas tolderías de indios tuelches que le informaron y a quienes agasajó con presentes para atraer su voluntad. Y después de reconocer el paraje en los primeros días de marzo, abandonan la barra el día 11 para regresar al establecimiento de San José el 15 (23).

A estas tempranas exploraciones debe corresponder el plano con los bajos de la boca del río Negro en su desembocadura en el Atlántico, que se encuentra en la cartoteca del Servicio Histórico Militar (Madrid), antes en el Depósito General Topográfico de Ingenieros, y que no aparece en la relación ya destacada de J. Guillén.

«Plano del Río negro nombrado por los indios Río Grande en la Costa Oriental Patagónica levantado por mi D. Basilio Villarino en el mes de Febrero de 1779, de orden del Comisario Super Intendente D. Juan de la Piedra. Situado en 40° 55' L.S. según exacta observacion que hice en tierra y en la longitud de 313° 3' meridiano de Tenerife» (SHM, 6381. ARG. 3/2. 90 x 41,1 cm) (24).

Está coloreado a la acuarela en verde, siena, amarillo y carmín, con fondeaderos y sondas batimétricas, y destaca los lugares en donde encontró tolderías indias. Su cartela va adornada con orla barroca, recoge Explicación y Advertencia para la navegación, e incorpora una escala gráfica de tres millas marítimas.

(20) AAB, Carta de Francisco Viedma en la que certifica los servicios de B. Villarino. Buenos Aires, 1 de abril de 1787. Contenida en el expediente de este marino.

(21) AGN, Manuscritos, leg. 189. Copia del informe de B. Villarino a petición de Fco. Viedma, desde el bergantín *Ntra. Sra. del Carmen y Ánimas*, Río Negro, 24 de abril de 1782. Publicado en *Colección de Obras...* (ed. 1969), *op. cit.*, tomo IV, pp. 220-229.

(22) *Ibidem*.

(23) AGI, Buenos Aires, 326. «Extracto del diario que hizo D. Basilio Villarino, saliendo del puerto de San Joseph a descubrir el Sauze ó Negro, ambos situados en la Costa Patagónica». Del 12 de febrero de 1799 al 22 de mayo. Formado del diario original.

(24) Publicado en *Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar. Río de la Plata*. Tomo VII, número 37. Volumen de Cartografía. Ministerio de Defensa. Madrid, 1992.

De vuelta al puerto de San José, Villarino supo por el piloto Pedro García que el supercomisario Juan de la Piedra había abandonado la misión encomendada y embarcó con rumbo a Buenos Aires, alcanzando Montevideo el 13 de marzo, pues como argumentará más tarde al ministro Gálvez, porque no era posible proseguir hasta la bahía de San Julián debido a la falta de embarcaciones, ya que sólo quedaban dos que podrían realizar la pretendida navegación, pero dejaba al nuevo establecimiento con sólo una (25).

Habiendo quedado el fuerte de San José bajo el mando de Francisco de Viedma, le comisionó para que fuera a explorar la costa sur de aquel puerto, pues tenía noticias de la existencia de un manantial de agua dulce. Con este cometido se hizo a la vela el 16 de marzo, llegó al paraje donde se decía que había agua, y como recoge su diario, «hallamos todo seco...», y continúa «... por tierra a hacer las dimensiones de otro puerto que está al sur de este de Sn Joseph, distancia de una legua, el cual había descubierto cuando descubrí las Fuentes...», regresando al campamento el día 20 (26).

Con las gratas noticias recibidas en el reconocimiento del río Sauces (río Negro), Francisco de Viedma determinó embarcar para hacer allí el establecimiento que mandaba la instrucción del virrey; así lo refiere el comisario: «... embarqué con D. Basilio Villarino, a quien e traído comisionado para los reconocimientos...». Parten el 16 de abril hacia el río Negro, detallando el piloto en su diario los accidentes costeros que fueron encontrando y cómo logró salvar la barra de la desembocadura el 20 del mismo mes, a la vista de las tolderías de los indios, yendo después al norte con Goycochea para entrevistarse con el cacique Julián.

Tras alcanzar la desembocadura del río, Viedma fue a reconocer el terreno más ventajoso en donde poder instalar el fuerte; así, acompañado de 25 soldados y 8 artilleros, tuvo que hacer frente a la numerosa indiada que frecuentaba sus márgenes. De esta manera inicia su construcción el 22 de abril y prosigue en los días siguientes, siempre alerta por la presencia molesta de los indios, asegurando a los trabajadores con la política de la atracción diaria de los principales caciques que eran convidados a bordo de las embarcaciones hasta terminar el trabajo del día.

Mientras tanto, Villarino se ocupó en diversas actividades: fue a reconocer una salina que se encontraba a unas diez leguas de distancia; así, embarcado en el bergantín *Nuestra Señora del Carmen* y *Ánimas* descubrió el puerto de San Antonio entre San José y el río Negro. También salió por tierra el 25 de mayo, en compañía de un indio y una india, a la búsqueda del puerto de San Antonio y llegar al de San José; abastecidos con seis caballos y una mula carguera, caminaron por la orilla del río, cuando descubrió agua dulce en unos médanos muy grandes de arena, pero estando a sólo 15 leguas de distancia de San José debie-

(25) AHN, leg. 2316. Por este abandono Juan de la Piedra fue separado de su cargo por Real Orden del 4 de agosto de 1779, y en su lugar fue nombrado superintendente y comisario de San Julián el teniente de navío Andrés de Viedma. Abunda la documentación relacionada con este asunto.

(26) Véase nota 21.

ron regresar por la escasez de víveres y al verse atacados por los indígenas, volviendo al fuerte que estaban construyendo en el río Negro el 31 de mayo (27).

Nuevamente embarcó el 7 de junio para acudir al puerto de San José y aliviar a la gente que allí había quedado a cargo de Antonio de Viedma (28), pero supo que aquel fuerte se había inundado por lo que se trasladaron al norte, y sin poder alcanzarlo por los vientos contrarios, puso rumbo al Río de la Plata con la misión de entregar al virrey los pliegos que traía del comisario con noticias de aquellos reconocimientos. Como recoge la carta enviada por el comandante de Marina don Gabriel Guerra (Montevideo, 16 de agosto de 1779), al marqués González de Castejón, a la sazón ministro de la Secretaría de Marina, llegó Villarino a fines de junio en una pequeña embarcación con noticias del comisario Viedma (29).

En ellas le informaba de las exploraciones realizadas en los litorales, pero le advertía que «cuando tenga proporción remitiré los planos, pues en la estación presente no me lo permiten las muchas faenas que ocurren...». Reconoce la pericia de Villarino: «es sugeto muy util para este establecimiento», por lo que pide que sea recompensado con la gratificación de Mesa que el Rey pasa a todo oficial embarcado, y se le mantenga en ese destino pues «nos sirve no solo para levantar los Planos de la Costa, sino para el reconocimiento de la tierra, cuio exercicio le encuentro sin igual, y absolutamente en toda la expedicion no hay otro, que pueda desempeñar estos casos como el» (30).

Durante su estancia en Buenos Aires, Villarino visitó al ex comisario Juan de la Piedra, con el que siempre mantuvo amistad, y se ocupó de confeccionar los planos sobre la zona explorada que solicitaba el virrey. Fue entonces detenido, y más tarde puesto en libertad, por un confuso asunto relacionado con los planos en el que estaba implicado el dibujante negro que le ayudaba, pues el virrey, mal informado, temió que fueran entregados a los portugueses.

Como recoge una carta del Archivo General de Indias mandada por el virrey al ministro Gálvez (Buenos Aires, 8 de agosto de 1799) a principios del mes le había enviado los planos levantados por Villarino sobre los puertos de San José y de otro nuevamente descubierto, como el del río Negro, junto a un extracto del diario del piloto, y debieron llegar pues queda constancia de haberlos recibido (31). Sin embargo, no resulta fácil conocer sus paraderos, sin haberlos encontrado entre los planos del referido archivo; sólo un ejemplar de la cartoteca del Servicio Histórico Militar podría corresponderse con estos tempranos reconocimientos.

(27) DESTÉFANI, L. H.: «Colonización patagónica», en *Historia marítima argentina*. Buenos Aires, 1984, tomo IV, cap. V, pp. 179-224.

(28) Antonio de Viedma participó en la expedición como tesorero-contador, y habiendo sido separado de su cargo Juan de la Piedra, el virrey Vértiz decidió confiarle el mando de la expedición encargada de la colonización de la bahía de San Julián.

(29) MN, ms. 2197, doc. 8, mecanografiado.

(30) AGI, Buenos Aires, 326. Copia de la Carta de Francisco Viedma al virrey Vértiz, desde la zumaca *San Antonio de Oliveyra*, 4 de junio de 1779.

(31) *Ibidem*. El acuse de haberlo recibido está fechado el 12 de diciembre del mismo año.

«Descripción geográfica de la Costa Oriental Patagónica, comprendida entre 40° 25', 43° 10' de Latitud Sur, 311° 15' y 314° 14' de longitud Thenerife, arrumbada y medido sus Puertos y entradas (hasta ahora conocidos) geoméricamente por el 2° Piloto de la Real Armada Dn. Basilio Villarino en las navegaciones y reconocimientos y descubiertas que desde Henero hasta Junio de 1779 hizo en la expresada Costa.» (SHM, 6376. ARG. 7/9. 57 x 68,5 cm) (32).

Va coloreada a la acuarela en verde, rojo, ocre y azul, con fondeaderos, arrecifes y sondas batimétricas desde el puerto de San José al de San Antonio, igualmente destaca las tolдерías indias y las rutas que siguió por tierra. Con cartela encuadrada en orla barroca, «Esplicación» y «Nota» aclaratorias.

Liberado Villarino de los cargos que le imputaban, siguió ocupado en nuevas empresas relacionadas con los fuertes patagónicos, en las que su colaboración resultaba cada vez más imprescindible. Embarcó con Manuel Soler en una expedición que fue al puerto de San José para auxiliar, por mandato del virrey, a los supervivientes que quedaron tras la partida de Antonio Viedma, e investigar las causas de su abandono (33). Así, en una navegación muy accidentada, en septiembre recorren el golfo de San Matías y regresan a Buenos Aires el 30 de noviembre.

Mientras tanto, Francisco de Viedma tuvo que trasladar el establecimiento del río Negro a la orilla norte por las inundaciones que padecieron el 13 de junio de 1779 (34), comenzando la construcción de otro nuevo, el llamado Carmen de Patagones, al que se fueron incorporando los colonos y llegaron los aperos de labranza mandados desde la Península, de conformidad con el proyecto previsto para las nuevas poblaciones patagónicas, lo que permitió desarrollar la vida agrícola y con ello el crecimiento de su población (35).

Derroteros y mapas entre los ríos Negro y Colorado en 1780-1781

En medio de tales faenas, el comisario no desatendió los descubrimientos a que estaba obligado por la instrucción del virrey; su principal preocupación

(32) Publicado en *Cartografía...*, número 34.

(33) AGI, Buenos Aires, 326. Hay una copia del «Informe de los motivos y la causas que han movido a desamparar el provisional establecimiento del puerto de San Joseph por Antonio Viedma», Buenos Aires, 25 de agosto de 1779. En él expone al virrey que la decisión de embarcar en el paquebote *Santa Teresa* y regresar a Buenos Aires obedeció a las enfermedades y falta de víveres y agua que venían soportando hasta llegar a ser la situación insostenible.

(34) *Ibidem*. Carta de Francisco de Viedma a Gálvez, Fuerte del Carmen del Río Negro, 15 de octubre de 1799.

(35) Familias castellanas, gallegas y asturianas, la mayoría eran del antiguo reino de León, llamados maragatos, que fueron llegando al fuerte de Carmen de Patagones en sucesivos barcos enviados por el virrey. El primer contingente partió en el buque *Princesa* con cinco familias, en total 22 personas. La documentación sobre tales emigraciones se encuentra en el Archivo General de Indias.



Borrador del *Plano de la costa oriental Patagónica* (106 x 67,5 cm) B/N. Basilio Villarino, 1781. MN (45-D-11). Un ejemplar acabado y coloreado del mismo está publicado en *Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar. Río de la Plata*. Tomo VII, número 35. Volumen de Cartografía. Ministerio de Defensa. Madrid, 1992.

estaba en la exploración de la desembocadura del río Colorado, en donde igualmente debía asentar un fuerte español. Y a pesar de ser informado por el cacique Negro de cómo acceder al lugar, se lamentaba al virrey por carecer de los medios necesarios para explorarlo, pidiéndole embarcaciones en las que poder reconocerlo, y si lo permitía la entrada al río, formar un fuerte, pero si no fuera posible por lo bravo de la costa, placeres o bajos, dejaba abierta la posibilidad de entrar por tierra para su construcción.

Sin poder precisar la fecha, Villarino regresó al fuerte del Carmen de Patagones y quedó nuevamente bajo las órdenes de Viedma, que lo comisionó para diversos trabajos: acudió a buscar los caballos que los indios tehuelches habían robado en el fuerte en abril de 1780, y acompañado de dos indios baqueanos y dos soldados, pasó a reconocer la bahía de Todos los Santos entre la boca del río Negro y el Colorado, una parte del litoral sobre la que tenía noticias por la navegación llevada a cabo con la chalupa *Buen Suceso*, aunque como él mismo referirá, en aquella ocasión no pudo detenerse en su reconocimiento. Salió el 23 de abril y siguiendo la costa divisa numerosas islas y bajos que llegaban hasta la desembocadura del Colorado, regresando al fuerte el 4 de mayo con noticias de la nueva bahía en donde había un excelente puerto aunque «no pudo saber si tenía fondo».

Volverá a explorar los mismos litorales, esta vez entrando en el Colorado, cuya navegación debió abandonar ante la falta de víveres, como anota en su diario: «es estéril de caza cuanto más arriba... lo que sentí bastante porque tenía a la gente muy conforme y todos deseosos de continuar la navegación y en el parage puse una cruz con este letrero. Villarino 1780». No obstante, advierte que el río se puede navegar con chalupa a pesar de los saltos que encontró, y va describiendo a su vuelta aquellos paisajes, y particularmente se detiene en las islas, de las que destaca la utilidad de su madera (36). Las numerosas experiencias vividas le llevan a levantar el mapa rubricado que junto al diario se encuentra en el Archivo General de Indias:

«Demostración geográfica de la costa Oriental Patagónica comprendida entre 39 y 43° de Latitud Sur y entre 310° 42' y 315° 26' de longitud de Tenerife... por Basilio Villarino segundo piloto de la Real Armada y capitán del Bergantín *Ntra. Sra. Del Carmen* en las navegaciones y reconocimientos p(o)r. t(ierra) que hizo desde Enero de 79 hasta Julio de 80 a las Órdenes del Comisario Superintendente Dn. Franc(cis)co de Viedma». (AGI, Mapas y Planos. Buenos Aires N.º 135; 63 x 43 cm coloreado) (37).

En él están cartografiados los puertos de San José, Nuevo y San Antonio, y las entradas de los ríos Negro y Colorado. Otro ejemplar del mismo

(36) *Ibidem*. «Diarios del descubrimiento de la Bahía de Todos los Santos, islas del Buen Suceso, río Colorado e internación del río Negro, por Basilio Villarino. Desde el 23 de abril hasta el 27 de mayo de 1780». Firmado.

(37) TORRES LANZA, P.: *Catálogo de Mapas y Planos. Buenos Aires I*. Reimpresión. Ministerio de Cultura. Madrid, 1988.

se encuentra en la cartoteca del Servicio Histórico Militar (SHM, 6391; 45,2 x 57,8 cm) (38), y también un borrador de 1780 en el Museo Naval de Madrid (MN, 45-D-8; 53 x 48 cm), que sólo en parte está coloreado, sin cartela, con el título al dorso *Descripción Geográfica de la Patagonia*.

Y con las mismas actividades, vuelve a embarcar en el bergantín *Carmen* y *Ánimas* por comisión de Viedma; así, entre el 21 al 28 de agosto de aquel año, fue al puerto de San José y entró en el de San Antonio, regresando al fuerte del río Negro el 23 de septiembre, de donde partió en compañía del ingeniero del fuerte y dos hombres para explorar una salina, misión en la estuvo ocupado los días 27 y 28 del mismo mes. A principios de noviembre partió a reconocer mejor el puerto de San Antonio con el bergantín *Carmen* y *Ánimas*, formando parte de una expedición anfibia con la que entró por tierra auxiliado por un marinero y un caballo, descubriendo el camino que había hasta el fuerte del Carmen.

Nuevamente entre el 12 de abril al 7 de agosto de 1781, al mando de la chapula *San Julián* y bergantín *Carmen* y *Ánimas*, Villarino embarcó en el río Negro, esta vez para realizar un reconocimiento más completo de la bahía de Todos los Santos, Anegada, isla del Buen Suceso y otras adyacentes, con la finalidad de encontrar el desagüe del río Colorado, por donde debía entrar. En su diario recoge los incidentes que le acontecieron durante su navegación, aportando valiosas consideraciones sobre cómo avanzar entre los canales e islas para llegar al brazo principal del río Colorado, en donde estuvo el 14 de junio explorando el terreno. Y como sucede en otros diarios de sus comisiones nos cuenta sus encuentros con los indígenas, esta vez con los del cacique Negro (39).

Las observaciones realizadas le permiten levantar el plano de aquellos litorales para comprender mejor el diario, él mismo así lo advierte en la cartela: «observando las advertencias puestas al fin del Diario que acompañan a este Plano». Varios ejemplares del mismo, con análogas leyendas, se encuentran en diferentes cartotecas:

«Plano de la Costa Oriental Patagonica comprehendida entre 41° 9' y 39° 41' de La(titu)d S(ur) y entre 313° 54' y 314° 47' Long(itu)d de Tenerife en que se figura el principal desagüe del Río Colorado las dibersas Yslas y canales de su inmediacion. Las dos Bahías Anegadas y de todos los Santos, con las Islas y vajos contenidos en ellas. La Derrota ô Navegación q(u)e con seguridad se puede hacer desde el Río Negro al Colorado... Levantado de Orden del Comisario Superin(tenden)te de estos Nuestros Establecimientos Dn. Francisco de Viedma por Dn. Basilio Villarino 2° Piloto de la Real Armada con las dos Embarcaciones de su mando el Bergantin Nra. Sa. Del Carmen y Ánimas y la Chalupa San Franc(is)co de Asís por los meses de Mayo, Junio, Julio y Agosto del año de 1781». (SGE, J-9-16; 70,8 x 108,8 cm) (40).

(38) *Cartografía...*, número 39.

(39) AHN, Estado, leg. 2315. Diario de a bordo del bergantín *Ntra. Sra. del Carmen* y *Ánimas*, al ancla en el Río Negro, 8 de agosto de 1781. Rubricado por Villarino.

(40) *Cartografía...*, número 35.

Está coloreado con acuarela, en verde y amarillo; no lleva orla, su texto es más escueto que el de los anteriores y aparece firmado y rubricado por Villarino. Además se conocen otros ejemplares con escasas diferencias: el de la cartoteca del Servicio Histórico Militar, sin firma (SHM, 6377. ARG. 7/8; 108 x 69,5 cm) (41), igualmente coloreado en ocre, verde y amarillo, que puede proceder de la cartoteca del Depósito de Guerra. Otro en la Biblioteca Nacional de Madrid (BNM, Geo-368; 106,5 x 67,5 cm) (42); y hay un borrador manuscrito, sin colorear, en la cartoteca del Museo Naval (MN, 45-D-11; 53 x 103 cm). También lo recoge la recopilación de *Cartas y Planos inéditos de los siglos XVII y XVIII y el primer decenio del XIX*, publicada en Buenos Aires en 1930; en esa fecha el referido ejemplar estaba en el Archivo de la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de dicha provincia (lámina IX) (43).

Y aunque no resulta tarea fructífera encontrar la explicación de tantos eslabones perdidos, al menos, en el intento, se han localizado dos de los diarios firmados que acompañaban a estos mapas, uno en el archivo del Servicio Histórico Militar (Madrid) y otro en el Archivo Histórico Nacional (Madrid), este último probablemente enviado por Viedma (44), pues en carta adjunta al conde de Floridablanca (Río Negro, 16 de agosto de 1781), le comunicaba que había enviado el plano y el diario. Y agrega que «este interesante mérito y los que ha contraído en las comisiones que he puesto a su cargo me obliga a recomendarle con todo empeño al Ex. Sr. D. Joseph de Galvez, para que poniéndolo en noticias de S.M... sean premiados con el ascenso à teniente de Fragata ó al grado que le corresponda» (45).

Y con fecha de 10 de abril del año siguiente, Viedma reitera que «en el mes de agosto del año anterior di parte a VE del descubrimiento del Río Colorado con Plano y Diario del 2º Piloto de la Real Armada Basilio Villarino que consiguió con la chalupa Sn. Francisco de Asis, y el bergantín de su mando el *Carmen y Ánimas*». Y que fueron llevados por Villarino en dicho bergantín «por no ser capaz este buque de continuar los reconocimientos a menos que se carenase, y pedí al Vi Rey con toda instancia se executàra a la mayor brevedad la carena por no perder la estación de verano, para seguir los reconocim[os] de la costa si era posible hasta el cabo de San Antonio» (46).

Para realizar tales faenas, nuestro piloto llegó a principios de septiembre de 1781 a Buenos Aires para entregar las cartas de oficio, y después pasó a

(41) *Ibidem*, número 43.

(42) Publicado en B/N en *Monumenta...*, lámina número 63.

(43) Publicado por el Instituto de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Geografía e Historia, Serie B, número 3, con regesta y observaciones críticas de Félix F. Outes.

(44) AHN, Estado, leg. 2316, «Diario de la Naveg.[ación] que va a hacer Dn. Basilio Villarino 2.º Piloto de la RI Armada, con las dos embarcaciones de su mando el Berg[antín] *Ntra. Sra. Del Carm[e]n y Ánima*, y la chalupa *Sn. Fran[cis]co de Assis*, desde el Río Negro, al reconocer la costa, Bahía de Todos los Santos, isla del buen Suceso, y demás adyacentes, buscar el desagüe del Río Colorado, y penetrar su entrada... Del 12 de abril de 1781 al 7 de agosto de 1781». Firmado.

(45) *Ibidem*.

(46) AHM, ms. 7181.

Montevideo para llevar por tierra los planos del río Colorado. De vuelta a Buenos Aires, se ocupó de carenar el bergantín *Nuestra Señora del Carmen y Ánimas*, y así estuvo alejado del fuerte del Carmen hasta fines de enero del año siguiente (47).

La navegación del río Negro (1782-1783)

Según las instrucciones de Vértiz al comisario, también debía explorar el río Negro hasta donde fuera navegable, con la finalidad de alcanzar Mendoza y Valdivia y de esta manera facilitar la comunicación fluvial del Pacífico con el Atlántico. En las ordenanzas del virrey le pide que busque un varón fuerte denodado en los trances difíciles; también le ordena que se redacte un diario de su exploración en donde se refleje el aspecto del país, montes, pastos, aguadas, etc., y todo aquello que pueda convenir para el adelanto de los conocimientos geográficos.

Con tal fin, el 8 de mayo de 1780 despachó el virrey Vértiz al bergantín *Ntra. Sra. del Rosario* al mando del piloto Juan Pascual de Callejas, quien exploró la desembocadura del río, y pudo levantar el «Plano de la entrada del R^o Negro en la costa patagónica», fechado el 25 de septiembre de 1780 (48). Pero Callejas regresó a Buenos Aires, el 4 de mayo de 1781, para informar al virrey de la falta de víveres y demás necesidades del fuerte, mientras tanto Viedma le reclamaba su regreso para proseguir el reconocimiento del río Negro en la próxima primavera, pues en la anterior ocasión no pudo avanzar en su curso a causa del mal tiempo.

Todavía en carta a Floridablanca (río Negro, 10 de abril de 1782), el comisario se quejaba de no haberlo navegado: «este Río no se ha reconocido por haverme separado al 1^o Piloto D. Juan Callejas, sin haber enviado otro en su lugar, que se hiciera cargo de esta mision puesta a su cuidado» (49). Entretanto estableció una guardia en la parte sur del río, cinco leguas arriba del fuerte del Carmen, sin lograr el regreso del piloto Callejas —a quien le confió el virrey otras actividades—, pero fue haciendo acopio de lo necesario con la finalidad de crear una guardia en Choele-Choel, paso obligado de los indios del sur en sus correrías, y poder continuar después el resto de la exploración. Pidió 30 hombres a Montevideo para agregar a los 60 que ya tenía disponibles, todavía en carta del 14 de abril le comunicaba al virrey que le faltaban medios para entrar al interior.

Organizada la expedición con tiempo, finalmente le confió a Villarino la ardua tarea de avanzar por el río Negro hasta donde fuera navegable. Preparada la flota y abastecida de todo lo necesario, el 28 de septiembre de 1782 se

(47) SHM, «Diario del tiempo que estuve en Bs. As. para carenar el Berg[ant]n del Rey del *Ntra. Sra. del Carmen y Ánimas* de mi mando». Firmado y rubricado por Basilio Villarino.

(48) *Cartografía...*, número 38.

(49) AHM, ms. 7181. La misma carta está duplicada y firmada por Francisco Viedma.

hizo a la vela con cuatro embarcaciones: tres chalupas (*San José, San Juan y San Francisco de Asís*) y un bote (champán) para la carga, en las que iban 62 hombres. Y como mandaba las instrucciones, fue anotando en su diario los acontecimientos que le suceden: dificultades o aciertos en la navegación, las averías que sufrieron y sus contactos con los indios que seguían de cerca su marcha. A veces fueron visitados por algunos caciques que les acosaban para obtener aguardiente, o haciendo trueques con ellos, lo que le hace permanecer siempre en guardia.

Entre otros acontecimientos recoge la llegada de las embarcaciones el 5 de noviembre de 1782 al sitio llamado Choele-Choel (nombre que los indios daban a un médano que se forma en el río), sobre el que se extiende en consideraciones por su importancia estratégica, pues era la entrada de los indios tuhelches, viliches y pulches a la sierra del Volcán en busca de sal, y la puerta para sus correrías hasta Buenos Aires. Se ocupó de fortificar el lugar que se recordará con el nombre de Villarino, y mandó una comisión al fuerte del Carmen pidiendo víveres, soldados y caballos, estos últimos valiosos para avanzar en aquellas partes del río en que no era posible la navegación con vela por la falta de viento o emplear los remos. Después de esperar 45 días, el 12 de diciembre llegó la ayuda del comisario, enviada por tierra con seis carretas, y prosiguieron la marcha.

El 1 de enero de 1783 vieron una partida de indios que llevaba ganado de Buenos Aires a Chile, y supieron que eran moradores de la laguna Huechu-Huechún situada a cuatro días de camino de Choele-Choel; también le informan de los pasos y portillos para avanzar entre montañas, así como de las tribus que habitaban Huechu-Huechún y Huechun Layquen (lagunas en los valles andinos), el límite nombrado por el jesuita Falkner en su descripción de la Patagonia. Se producen entonces tres desertiones entre los miembros de su tripulación, que se unen a los indios.

El 23 de enero de 1783 descubrieron la confluencia del río Negro con el Diamante, por donde Villarino entró con un bote al día siguiente, regresando con la noticia de que por allí no podían avanzar debido a la falta de agua en aquel tiempo para la navegación de las chalupas, con la esperanza de lograr un paso hacia Valdivia cuando se deshelara la nieve. Prosiguen el día 25 por el ramal que llegaba del sur, aunque la navegación resultaba cada vez más difícil porque la corriente era muy violenta, y acampan en una isla en la confluencia del río Catapuliche y río de la Encarnación (Limay y Neuquén actuales), desaguaderos del río Negro.

Se acercaba el invierno, por ello pretende atravesar el paso de la cordillera hasta Valdivia antes de que las nieves lo hicieran intransitable; así, el 8 de febrero vieron de lejos las cumbres nevadas, y el 12 divisan el cerro de la Imperial. Desde entonces va anotando en su diario la aparición de los manzanos por ser muy abundantes, el «País de las Manzanas», de gran ayuda en la alimentación de la tripulación; incluso envió 120 de aquellos árboles al fuerte del Carmen en el champán. Pero la navegación por el río de la Encarnación se complica, pues los rápidos eran cada vez más frecuentes, el agua helada y

el fondo no permitía el paso de las chalupas transportando la carga y embarcaciones por tierra, y eran continuamente acosados por los indios en sus encuentros y trueques.

Ante la dificultad para avanzar, Villarino se cuestiona que por aquella vía fluvial se alcance Mendoza como dejó escrito Falkner, y debido a la grave situación que atravesaban con las enfermedades de los marinos, la falta de víveres o las averías de las embarcaciones, determinó volver, aunque se lamentaba diciendo: «... con indecible desconsuelo, porque habiendo estado la mañana muy clara, estuve mirando la cordillera tan clara y tan cerca, que si no hubiera venido hecho cargo de esta expedición, solito yo y a pie como me hallo, me pondría en camino para ella...».

El 4 de mayo de 1783 emprende el regreso, que fue mucho más rápido porque llevaban la corriente a favor; así, el día 25 llegaron al fuerte del Carmen de Patagones (50). A su vuelta, puso en orden sus anotaciones y emprendió la tarea de levantar el plano de los lugares explorados durante su larga aventura por el río Negro. El 12 de agosto el comisario le pide su parecer sobre las dificultades de aquella entrada después de las experiencias vividas, pues pretendía repetir la navegación. Así, en una escueta carta le informa de los inconvenientes que encontró y cómo solucionarlos (51).

Durante la expedición las relaciones con el comisario se deterioran, por ello en carta de Viedma al virrey (río Negro, 19 de agosto de 1783), le comenta «... llegó gracias a Dios la hora de poder conseguir de D. Basilio Villarino el plano y el diario del reconocimiento, y añade para que lo analicen los expertos» (52). Por otra del 22 de octubre al conde de Floridablanca, sabemos que le envió una copia resumida del diario de Villarino, posiblemente sea la que se encuentra en el Archivo Histórico Nacional (Madrid); también le informa que se lo había mandado al ministro Gálvez y al virrey de Buenos Aires, y le advierte que «no va el plano en esta ocasión, por no haber papel en el Establecimiento para copiarle, pero remito un ejemplar al Sr. Gálvez, que es regular que pase a poder de VE.».

Del plano sobre el río Negro levantado por Villarino se han localizado tres ejemplares en las cartotecas españolas, que debieron acompañar al diario de la navegación, pues son imprescindibles para seguir su lectura ya que están cartografiados los lugares por donde pasó. Destaca el que se encuentra en el Servicio Histórico Militar (Madrid):

«Plano del Río Negro levantado de orden de D. Francisco de Viedma. Comisario Superintendente de estos establecimientos; por D. Basilio Villarino,

(50) MN, ms. 518. «Diario de D. Basilio Villarino de la *Descubierta* y reconocimiento del Río Negro en la costa Oriental Patagónica (1782 a 1783)». Fuerte del Carmen. Río Negro, 19 de agosto de 1783. Copia de Joseph Barreda. Está publicado en *Colección...* Y un extracto del mismo remitido por Francisco de Viedma, con anotaciones al margen, se encuentra en el AHM, leg. 2315, doc. 54.

(51) RAH, Col. Mata y Linares, tomo 2, río Negro, de 12 de agosto de 1783.

(52) *Ibidem*. Copia de la citada carta.

Segundo Piloto de la Real Armada, en el reconocimiento que de dicho Río, desde su desagüe en el Océano, hasta la Cordillera inmediata a Valdivia; habiendo regresado a el Establecimiento a los ocho meses de su viage.» (SHM, AGR. 3/1; 86 x 154 cm) (53).

Está coloreado a la acuarela, en verde, ocre y carmín. Contiene una extensa descripción de los ríos dibujados en el mapa, y de la isla de Choele-Choel, con la fortaleza de Villarino, así como de los itinerarios de los indígenas para ir de un lugar a otro y sus tolderías, del establecimiento español del río Negro y de algunos accidentes geográficos por él descubiertos en anteriores exploraciones. A juzgar por su tamaño, quizá esté entelado en seis hojas.

En la misma cartoteca hay un borrador sin colorear, cuadrulado en algunas partes, que debió de utilizar en sus anotaciones y quizá se empleó en posteriores levantamientos (SHM, ARG. 3/4; 62,5 x 102,5 cm). Otro plano del río Negro, de análogas características, se encuentra en la cartoteca del Museo Naval (MN, 45-A-5; 53 x 158 cm), aunque se reduce el texto del título, y está deteriorada la explicación de la costa. Este último pudo acompañar a la copia del diario por Joseph Barrera, que se encuentra en su archivo. Y también hay un borrador en donde está escrito: «Planito perteneciente al Plano Grande del Reconocimiento del Río Negro de la Patagonia por la costa parte alla» (ilegible)... (MN, 47-A-6; 30 x 41,5 cm), considerado de Villarino por Guillén Tato (54).

Las proezas llevadas a cabo en esta famosa expedición fluvial no fueron suficientes para Viedma, quien critica la falta de valor de Villarino al no avanzar hasta Mendoza como le había mandado. Así, dirá: «... aunque ha trabajado mucho, desprecia las más altas proporciones que se le presentan... Desmayó cuando mas necesitaba de valor...»; y le propone al virrey que se vuelva a repetir su reconocimiento, «y aunque me hallo con la salud muy quebrantada (como he escrito a V.M.), me he ofrecido a ir mandando la expedición que salga a este fin» (55). A pesar de las diferencias entre ambos, el comisario Viedma solicitó para Villarino su ascenso a primer piloto de la Real Armada, que fue concedido el 13 de diciembre de 1783; asimismo, en carta escrita desde el fuerte del río Negro, el 23 de octubre de 1783, respaldó la solicitud de Villarino al conde de Floridablanca (río Negro, 28 de septiembre del mismo año) para obtener licencia de comercio y pesca de la ballena entre la costa patagónica y Buenos Aires durante diez años, con privilegio exclusivo y bajo su real protección (56).

Los últimos acontecimientos de su vida

Aunque el virrey Vértiz respaldó la formación de los establecimientos de la Patagonia también obstaculizó su progreso, pues opinaba que eran de esca-

(53) *Cartografía...*, número 36. Aunque erróneamente fechado en 1779.

(54) *Monumenta...*, p. 52.

(55) AHN, Estado, leg. 2316.

(56) AHN, Estado, leg. 2315. La carta de Basilio Villarino está publicada en *Apuntes biográficos...*, pp. 290-292.

sa utilidad para el exceso de gastos que ocasionaban a la Real Hacienda. Esta crítica, apoyada en diversos informes, desembocó en la Real Orden de 1 de agosto de 1783 que ordenaba la evacuación de los asentamientos creados, pero la reacción en contra que se produjo en Buenos Aires dulcificó la drástica medida, y se salvaron los fuertes de San José y Carmen de Patagones; este último, gracias a las alentadoras noticias que Francisco de Viedma fue dando sobre el crecimiento de su población y progresivo desarrollo agrícola.

El 7 de agosto de 1783 fue nombrado gobernador e intendente de Santa Cruz de la Sierra y Cochabamba (en la actual Bolivia), aunque seguirá en su anterior destino hasta principios de 1784; también en esa última etapa del mandato de Viedma, nuestro marino siguió vinculado al fuerte de Carmen de Patagones, y a pesar de que solicitó su regreso a España aduciendo que se encontraba enfermo, le fue denegado el permiso pues el comisario lo retenía con la esperanza de proseguir sus descubrimientos en el río Negro (57). Viedma, en su nuevo destino, mantuvo su postura favorable a los fuertes patagónicos, mandando una extensa memoria sobre la riqueza que se podría obtener en la explotación del territorio (58), que estuvo respaldada en los informes de Villarino.

En su lugar quedó el comisario Juan de la Piedra, quien logró reponerse en el cargo tras la defensa que hizo desde su destitución, un juicio que duró cinco años. El nuevo comisario, en busca de su destino, zarpó de Montevideo a mediados de septiembre de 1784, logrando del virrey que dejara a Villarino bajo sus órdenes, sin conseguir volver a la Península cuando parecía inminente su regreso pues, reclamado por su esposa, llegó a Montevideo una Real Orden del 10 de agosto de 1784 para que embarcara en el primer buque de guerra que se restituyese a España, sin poderse cumplir la orden por encontrarse en la Patagonia (59).

De la Piedra cambió la estrategia de regalos y tolerancia observada por Viedma con los indígenas a pesar de los robos y atropellos que cometían, pues pretendió una política dura con ellos recibiendo el apoyo del nuevo virrey, el marqués de Loreto, e impulsó planes militares para lograr someterlos. A primeros de enero de 1784 salió una expedición militar al norte en busca de las tolderías indias, en la que participó Villarino, dejando el fuerte al mando del alférez Francisco Piera; al mismo tiempo, mandó la chalupa *San Juan Bautista* al río Negro, para cerrarle el paso en Choele-Choel, y el virrey Loreto pretendió auxiliarlo con el bergantín *Piedad*.

Los indios supieron lo que sucedía y se mantuvieron alerta, capitaneados por el cacique Negro; así, el 22 de enero llegaron a la sierra de la Ventana, y acamparon cerca del río Sauce, desde donde De la Piedra mandó una partida para sorprender una toldería que estaba a cinco leguas; pero los

(57) Véase L. H. Destéfani, *op. cit.*, p. 201.

(58) AGI, Buenos Aires, 99. Buenos Aires, 1 de mayo de 1784.

(59) AAB, Expediente de Villarino. El comandante de los bageles del Río de la Plata, tras recibir la orden del Rey, contestó desde Montevideo el 18 de diciembre, que le había comunicado la orden al virrey para que disponga que el referido individuo se restituya a este puerto.

indios, mejores conocedores del terreno, atacaron el día 24 al desprevenido campamento y allí murió Juan de la Piedra. Al día siguiente volvieron los indios rebeldes para hablar con Villarino, a quien ya conocían; éste, a pesar del riesgo que suponía discutió con ellos sobre cómo acordar la paz e intercambiar prisioneros. Por la tarde los indios supieron que llegaba una columna con el alférez De la Píera, que atacó la toldería ese mismo día, y en una guerra de exterminio contra los españoles, murió Basilio Villarino el 25 de enero de 1785 con los demás oficiales que le acompañaban, por ello en homenaje póstumo recibe su nombre un partido territorial al sur de Buenos Aires.

El 7 de febrero de aquel año, por haber muerto intestado, se abren sus baúles en Carmen de Patagones, y levantaron acta de lo que contenían (libros, mapas, útiles para dibujar, etc.) (60), en gran parte material de trabajo que bien pudo quedar en el Virreinato, o ser devuelto a la Armada española, como mandaba las ordenanzas sobre los marinos que morían en servicio.

El legado de Villarino en posteriores informes

Las exploraciones de nuestro piloto, sobre todo el reconocimiento del río Negro, no cayeron en el olvido, pues estuvieron presente en el informe que mandó el marqués de Loreto al ministro Gálvez sobre las posibilidades económicas que ofrecía la pesca de la ballena en las costas patagónicas y la manera de evitar el establecimiento de alguna potencia extranjera en ellas. En la redacción del mismo, a cargo Joseph Custodio Sá de Farias (61), dice que «El descubrimiento de este Río Negro no se ha concluido; el Piloto de la Real Armada Dn. Basilio Villarino lo hizo hasta la latitud, de 39 grados y me parece muy conveniente que se concluya...» (62); e igualmente, pervive su recuerdo en el «Mapa Geográfico que comprende todos los modernos descubrimientos de la Costa Patagónica» (1788), confeccionado para ilustrar el informe del virrey (63).

El legado de Villarino se mantuvo vigente posteriormente, en gran medida, por las valiosas aportaciones que dejó sobre las correrías de las tribus indias

(60) AGN, Tribunales, leg. 259, exp. 18. Inventario de los bienes de Basilio Villarino.

(61) Sá de Farias participó, del lado portugués, en las comisiones de límites formadas para trazar en la cuenca del Río de la Plata la frontera del Tratado de Límites de 1750. Más tarde fue apresado en las guerras de don Pedro de Cevallos contra los portugueses de Brasil y pasó a Buenos Aires, en donde residió desde 1777 hasta el fin de sus días. Al servicio del Virreinato del Río de la Plata, demostró sus conocimientos de geodesia y cartografía, como se manifiesta en este informe del marqués de Loreto.

(62) AGI, Buenos Aires, 99. Buenos Aires, 2 de septiembre de 1786. Hay dos ejemplares.

(63) Publicado en el *Catálogo...*, número 164. Existe otro ejemplar en el Archivo de Simancas, publicado en *Monumenta...* y recogido en el catálogo de TORRES REVELLO, J.: *Mapas y Planos referentes al Virreinato del Plata*. Buenos Aires, 1938, número 31. Véase además REY BALMACEDA, R. C.: *Geografía histórica de la Patagonia*. Buenos Aires, 1979, pp. 207-208.

que, desde la Patagonia, llegaban hasta los fuertes al sur de Buenos Aires. Por ello nos aparece en varios proyectos sobre cómo avanzar esta frontera indígena, redactados en las dos últimas décadas de la dominación española en el Virreinato del Río de la Plata. Lo tuvo en cuenta Félix de Azara en el informe que presentó al virrey Melo de Portugal en 1796; concretamente al referirse al control del paso de Chuelechel, en el río Negro, escribe que «consta esto de la explicación que puso el piloto D. Basilio Villarino en el mapa que hizo poco a de dicho Río Negro» (64). Igualmente, trasciende al proyecto que Sebastián Undiatio Gaztelú redactó en 1810; en él dice que «el río Negro se ha situado por el plano que levantó el piloto Villarino, que lo navegó en 1783... es lo mejor que se ha hecho del río, y mientras no se haga otro reconocimiento es menester estar a él» (65). Y en orden cronológico, también el famoso viajero Alcide d'Orbigny, que visitó el fuerte del Carmen de Patagones en 1829, donde todavía se recordaban las proezas de Villarino en el río Negro, pudo anotarlas en su obra *Viaje a la América Meridional*, e incluso nos refiere: «poseo el manuscrito auténtico de ese viaje» (66).

Sin pretender agotar los ejemplos de la pervivencia de la obra de Villarino en aquella parte de América, quisiera mencionar finalmente que su legado revivió durante las campañas organizadas para la expansión de la Confederación Argentina en las tierras del sur, llevadas a cabo en la segunda mitad del siglo pasado durante la llamada Conquista del Desierto. Una larga empresa militar contra los indígenas rebeldes de la Patagonia, que se vio en la necesidad de avanzar en un medio hostil y desconocido, con los escasos conocimientos que se tenían de su geografía e hidrografía, saliendo nuevamente a resurgir las consabidas exploraciones y plano del río Negro que un siglo antes llevó a cabo este marino. Así lo incorpora al acervo nacional el estadista E. Zeballos en su obra *La conquista de Quince Mil Leguas* (1878), en donde encontramos un mapa que titula «Plano del río Negro de Patagones, dibujado por el piloto Basilio Villarino en su viaje de 1782-1783».

(64) «Informe acerca de un reconocimiento de la Guardias y Fortines que guarnecen la línea de frontera de Buenos Aires, elevado por Félix de Azara al Virrey Pedro Melo (31-1-1796)», publicado por AZCUY AMEGHINO, E.: *El latifundio y la gran propiedad colonial rioplatense*. Buenos Aires, 1995, documento 12, p. 205.

(65) ÚRDIANO GAZTELÚ, S. de: «Proyecto de traslación de las fronteras de Buenos Aires al Río Negro y Colorado», en *Colección...*, vol. II, pp. 495-512.

(66) Publicado en París, 1836, cap XXII: «Ojeada histórica a los establecimientos españoles de la Patagonia».

Abreviaturas

AAB: Archivo Alvaro de Bazán (Ciudad Real).
AGI: Archivo General de Indias (Sevilla).
AGN : Archivo General de la Nación (Buenos Aires).
AHM: Archivo Histórico Militar (Madrid).
AHN: Archivo Histórico Nacional (Madrid).
BNM : Biblioteca Nacional de Madrid.
MN: Archivo y Cartoteca del Museo Naval (Madrid).
SGE: Servicio Geográfico del Ejército (Madrid).
RHA: Real Academia de la Historia (Madrid).