

La expedición de Ramón de Clairac a la Patagonia en 1789

JUAN ALFONSO MAESO BUENASMAÑANAS *

RESUMEN

El siglo XVIII presenció la organización y ejecución por parte de las potencias europeas de ambiciosos viajes marítimos intercontinentales con finalidades científicas, estratégicas y de prestigio. España no permaneció ajena a este fenómeno, y la dinastía borbónica con Carlos III a la cabeza, promovió un vasto plan de expediciones que abarcaron amplias regiones del planeta y pretendieron atender a un complejo conjunto de intereses y necesidades.

La Patagonia, situada en el extremo austral del continente americano, a pesar de pertenecer teóricamente a la corona española, era un territorio virtualmente vacío de presencia europea. A mediados del siglo XVIII esta situación empieza a cambiar y se organizan expediciones para conocer, defender y colonizar esta enorme región. La de Clairac, no demasiado

ABSTRACT

In the Eighteenth century, European powers organized and carried out some ambitious maritime expeditions, aiming at scientific, strategic and prestige-getting goals. Spain did not stand aside in this question, and the Bourbon dynasty, especially Carles III, promoted a vast plan of expeditions, many of them embracing large regions of the world, and intended to meet a complex series of needs and interests.

Patagonia, situated in the southern end of the American continent, was, although theoretically a Spanish possession, an empty territory lacking and European population.

In the mid-eighteenth century, this situation started to change and some expeditions were organized to know, to defend and to colonize this large region. Clairac's, not too paid attention to by historians

* UNED.

atendida por la historiografía de uno y otro lado del Atlántico, es una de ellas, y en su desarrollo se resumen muchas de las características de las exploraciones que se llevaron a cabo en esta época.

of every side of the Atlantic ocean, is one of these expeditions and a good example of the features of the exploration journeys held in this period.

Desde mediados del siglo XVIII, con la consolidación de la nueva dinastía borbónica, se asiste a la aplicación de una serie de reformas que impondrán unas nuevas directrices políticas a la Monarquía hispánica. Así, tras una primera etapa signada por el irredentismo mediterráneo, se da un giro atlantista a la política exterior, se aplica un ambicioso programa de renovación y fortalecimiento de la Real Armada, se incrementa la presencia, control y explotación de las posesiones americanas por parte de la metrópoli y se intenta responder al creciente dominio inglés de las rutas oceánicas. Todas estas líneas de actuación política requerirán de una manera más o menos directa la organización y ejecución de expediciones navales. Éstas responden pues, a una serie de objetivos variados y ambiciosos, que han sido recientemente sintetizados para los años 1735-1761, aunque la validez de tales propósitos puede extenderse perfectamente también al último tercio del siglo ¹.

Entre estos objetivos figuran la fijación de límites con Portugal, la consolidación de fronteras mediante la fundación de poblaciones, el conocimiento de los derroteros marítimos, la mejora de las comunicaciones terrestres mediante una cartografía muy elaborada, una política más atenta a la realidad de los territorios americanos, la defensa de América de las ambiciones coloniales de las grandes potencias europeas, tanto con medidas político-militares o geoestratégicas (descubrir el paso del noroeste de la América Septentrional o defender el estrecho de Magallanes) como de índole económica (vigilar el tráfico de pieles del Canadá, controlar el contrabando, la pesca ilegal), el marcado interés científico, estimulado por la carrera hacia el progreso y el conocimiento propio del Siglo de las Luces, que conduce a la organización de expediciones que estudiarán científicamente la flora, la fauna, los grupos humanos, los recursos naturales y otras características en tierras poco conocidas de América y Asia principalmente, que perseguirán el conocimiento exacto de la figura y magnitud

¹ CASADO ARBONIÉS, Manuel, «Bajo el signo de la militarización: Las primeras expediciones científicas ilustradas a América (1735-1761)», en DIEZ TORRES, A. et alii (coordinadores), *La ciencia española en ultramar*. Doce Calles, Aranjuez 1991, págs. 19-48 (especialmente, 25-26).

de la Tierra, del que dependían cálculos en el rumbo y posición de las naves, y que procederán a la elaboración de toda una documentación estratégica, tanto de carácter científico como oficial, a veces obtenida mediante el espionaje ejercido sobre los enclaves coloniales de otros países, etc.

Con estos objetivos a la vista, algunos autores se han propuesto la tarea de clasificar las expediciones manejando varios criterios; así Antonio Lafuente ², Ana María Verde Casanova ³, Francisco Solano ⁴, Manuel Lucena Salmoral ⁵ y Ángel Guirao de Vierna ⁶, éste último tanto por separado como conjuntamente con Fermín del Pino ⁷. Nos referiremos únicamente a estos tres últimos porque sus análisis son, tal vez, los más completos.

Fermín del Pino y Ángel Guirao proponen una taxonomía que consistiría en denominar a todas las expediciones astronómicas con el término de geográficas, de modo que así tendrían cabida en este grupo las de límites que no emplearon métodos astronómicos, sino que aprovecharon accidentes geográficos para delimitar líneas fronterizas. El resto, entre las que se cuentan las botánicas, mineralógicas y zoológicas, serían incluidas bajo el epígrafe de «historia natural» o «naturalistas», mientras que finalmente, a la expedición Malaspina le reservan el calificativo de «mixta». Para validar esta sencilla división, que únicamente cuenta con dos epígrafes, citan textos de la época en los que se demuestra que los objetivos que perseguían los ilustrados que promovieron esas expediciones giraban en torno a ambas disciplinas científicas. También proponen Pino y Guirao un modelo alternativo con distinto criterio: el origen de los capitales invertidos en la empresa. De este modo se establecerían estos cuatro grupos: expediciones estatales de iniciativa internacional (Loeffling en el Orinoco, Chappe d'Auteroche en California...), estatales de iniciativa nacional (Mutis

² LAFUENTE, Antonio, «Las expediciones científicas del setecientos y la nueva relación del científico con el estado.» *Revista de Indias*, Vol. XLVII, Núm. 180. (1987), págs. 373-378

³ VERDE CASANOVA, Ana María, «Notas para el estudio etnológico de las expediciones científicas españolas de América en el siglo XVIII.» *Revista de Indias*, Vol. XL, Núm. 159-162, (1980), págs. 81-128

⁴ SOLANO, Francisco, *Expediciones científicas a América durante el siglo XVIII. La expedición Malaspina (1787-1794) Viaje a América y Oceanía de las corbetas «Descubierta» y «Atrevida»*. Catálogo de la exposición celebrada en el Centro Cultural de la Villa, Madrid. Patrocinada por los Ministerios de Defensa y Cultura. Madrid, 1984, págs. XXXII-XL

⁵ LUCENA SALMORAL, Manuel, «Las expediciones científicas en la época de Carlos III (1759-1788)». En DIEZ TORRES, A. et alii (coordinadores), *La ciencia ...*

⁶ GUIRAO DE VIERNA, Ángel, «¿Expediciones científicas o ciencia en las expediciones?. Tres ejemplos clarificadores». *Revista de Indias*, Vol. XLVII, Núm. 180, (1987), págs. 469-475 .

⁷ PINO, FERMIN DEL Y GUIRAO, Ángel, «Las expediciones ilustradas y el estado español». *Revista de Indias*, Vol. XLVII, Núm. 180, (1987), págs. 390-394.

en Nueva Granada, Malaspina en el Pacífico...), estatales de iniciativa plurinacional o de límites (Iturriaga en el Orinoco, Félix de Azara en Paraguay...) y expediciones privadas de iniciativa nacional e internacional (Cuéllar en Filipinas, Humboldt en Suramérica...).

Por su parte Lucena Salmoral, al estudiar las expediciones emprendidas durante el reinado de Carlos III, también las distribuye siguiendo varios criterios diferentes. Primeramente señala lo confuso que puede resultar el intento de clasificarlas atendiendo a la disciplina científica primordial que guió a cada expedición, pues la ciencia del XVIII se concebía de un modo enciclopédico, y salvo, quizá, la expedición de Auteroche que fue marcadamente astronómica, las demás vieron, analizaron y estudiaron de todo; pues se entendía que un verdadero proyecto científico no podía dedicarse únicamente a analizar los minerales y olvidarse de las plantas, o dedicarse a éstas y relegar la zoología, o estudiar hidrografía sin contemplar las costumbres de los habitantes, etc.

Si nos fijamos ahora en los destinos hacia los que se dirigían los expedicionarios, se sacará la conclusión de que la mayoría zarpaba o emprendía el camino hacia las zonas periféricas o fronterizas del imperio: Noroeste, Cono Sur, región circunamazónica e islas meridionales del Atlántico y del Pacífico. Incluso las destinadas a los virreinos peruanos y novohispanos se movieron en gran parte por sus zonas marginales.

En cuanto al criterio cronológico, Lucena Salmoral observa que casi la mitad de las expediciones ejecutadas en el reinado de Carlos III se concentraron en su último decenio, por lo que deduce un creciente interés por estas empresas. La mayor actividad se dio en los años de 1768, 1777-78, 1782-83 y 1788-89.

Las realidades estratégicas en la América española durante el reinado de Carlos III se revelan apremiantes: toma inglesa de La Habana, presencia inglesa en el Golfo de Méjico, irrupción rusa en el noroeste, necesidad de delimitar la frontera con Brasil después del tratado de 1777, conveniencia de contrarrestar la presencia europea en el hemisferio sur (Bougainville, Cook). Por ello es lógico que, aparte de su finalidad científica, buena parte de las expediciones tengan como propósito principal asegurar la presencia española en estas zonas en litigio. En este sentido anota Lucena Salmoral que quince de estas veinte expediciones (el 75 por 100) tendrían una finalidad geopolítica, cuatro (20 por 100) se preocuparían por la reestructuración de los recursos productivos y sólo una (5 por 100) tendría un carácter marcadamente científico, concretamente astronómico. Si analizamos la situación geopolítica de los territorios a los que se encaminan las expediciones, veremos que en muchos de ellos se da una situación

comprometida para la soberanía española: tres de ellas se dirigen a territorios fronterizos ocupados, cinco a territorios débilmente ocupados, cinco a enclaves ocupados por extranjeros, cuatro a áreas fronterizas desocupadas y sólo tres a la América nuclear. Primaría por tanto el interés por los territorios ocupados por extranjeros o débilmente ocupados, en los que se desarrolló la mitad de las expediciones. Como conclusión podría decirse que el rey no gastó sus recursos en cuestiones que no fueran de fundamental y urgente importancia estratégica para los establecimientos españoles en Indias.

Ciñéndonos ya al escenario de la expedición que nos ocupa, hay que decir que la Patagonia era un enorme y prácticamente inexplorado territorio en el extremo sur del virreinato del Río de la Plata. La incorporación efectiva de la Patagonia Oriental y de la Tierra del Fuego a la jurisdicción bonaerense fue el resultado de las resoluciones tomadas para preservar dichos territorios de la amenaza de ocupación inglesa, tal y como testimonian las Reales Cédulas del 24 de noviembre de 1.743, 23 de julio y 30 de diciembre de 1.744, y las Reales Órdenes de 29 de diciembre de 1.766 y 1 de agosto de 1.776. Ahora bien, a pesar del interés de la administración virreinal por explorar, poblar, colonizar y administrar estos territorios, puede decirse genérica y globalmente que estos intentos constituyeron un fracaso: casi todos los establecimientos españoles (salvo el de Río Negro) tuvieron que abandonarse y desmantelarse, y la región siguió estando en buena medida a merced de las poblaciones indígenas. Pese a estos resultados, la Patagonia estuvo siempre en primera línea de las preocupaciones oficiales. Así, se organizaron en la segunda mitad del siglo XVIII expediciones marítimas, fluviales y terrestres, se pusieron en explotación salinas y caladeros de pesca, se dirigieron campañas de castigo contra grupos indígenas insumisos, se levantaron planos y mapas, etc.⁸

Por todo ello, puede afirmarse que el conjunto de las expediciones dirigidas a la Patagonia, a las islas Malvinas y al estrecho de Magallanes forman un capítulo satisfactorio de la administración virreinal rioplatense. Un antecedente importante fue el viaje del barco *San Antonio*, en 1745, al mando del alférez Joaquín de Olivares, que llevaba a bordo varios jesuitas con el fin de fundar una misión en las costas patagónicas. Uno de ellos, el padre José Quiroga, que contaba con grandes conocimientos náuticos y astronómicos, aprovechó el largo viaje hasta el río Gallegos para realizar notables observaciones, que plasmó en una obra cartográfica frecuente-

⁸ GORLA, Carlos María, *Los establecimientos españoles en la Patagonia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1984.

mente utilizada por sus sucesores. Siete años después, entre 1752 y 1754, se desarrollan dos viajes promovidos por un próspero comerciante y armador bilbaíno asentado en Buenos Aires, Domingo Basavilbaso. Este empresario, que contaba con estrechos contactos en la administración virreinal, se propuso poner en explotación las salinas del puerto de San Julián y pescar en sus aguas. El naufragio de su embarcación, al regreso del segundo viaje, a la entrada al puerto de Buenos Aires, y la penosa suerte corrida por algunos de sus trabajadores parecieron desanimarle. Ya en el reinado de Carlos III hay que citar la expedición del capitán de fragata Domingo Perler, con el bergantín *Andaluz* (1767-1768), que reconoció el cabo Blanco, ancló en el río Deseado y en la bahía de San Julián y exploró las Malvinas antes de regresar a Buenos Aires. El teniente de navío Manuel Pando arribó en 1768 a la bahía de San Sebastián, en la Tierra del Fuego, y en 1768-1769 reconoció minuciosamente el puerto Deseado, la bahía de San Julián y las Malvinas. En 1778, cuatro barcos mandados por los superintendentes de las nuevas jurisdicciones, Juan de la Piedra y Francisco de Viedma, lograron fundar las primeras poblaciones en la Patagonia que fueron pronto abandonadas, a excepción del Carmen de los Patagones, situada en el Río Negro. Los sucesivos viajes de abastecimiento mantuvieron la presencia de barcos en la zona e impulsaron nuevas exploraciones: el piloto Villarino remontó los ríos Colorado, Negro y Limay, mientras Francisco de Viedma recorría los ríos Chico y Chalia y descubría el lago que lleva actualmente su nombre. Bernardo Tafor comandó una expedición en 1786 por las costas patagónicas con la misión de controlar la presencia de balleneros ingleses y visitar el establecimiento abandonado de San Julián; se encontró con varias embarcaciones españolas e inglesas, interceptó una de éstas y sugirió la posible existencia de un asentamiento inglés clandestino en el sur de la costa patagónica, posibilidad que fue puesta en duda en el informe redactado al efecto por Antonio de Córdoba. Tres años después es cuando tiene lugar la exploración de Clairac. También surcó las aguas patagónicas, tanto en el viaje de ida (1789) como en el de vuelta (1794), la expedición comandada por Alejandro Malaspina y José Bustamante, la más brillante y ambiciosa de la España del siglo XVIII. En la década de los noventa, una vez superado el fracaso de la mayoría de los establecimientos fundados por Viedma y De la Piedra, se llevaron a cabo las últimas tentativas, de la mano de Juan José de Elizalde en 1790 y de Juan Gutiérrez de la Concha en 1794, ésta última ordenada por Malaspina para completar el levantamiento cartográfico de la costa patagónica cuando ya ponía proa hacia Cádiz. Ambas rindieron sus frutos en el desarrollo de los conocimientos sobre una zona tan abandonada por su alejamiento de los centros de poder. Finalmente, mientras se

llevaban a cabo estas expediciones por la costa atlántica, en la Patagonia chilena fue el marino José de Moraleda y Montero el encargado de reconocer la costa del Pacífico centrandó sus dos expediciones, en 1786 y 1792, en el archipiélago de Chiloé.

Otra región de minuciosas y constantes exploraciones fueron las islas Malvinas, estratégica base en el Atlántico Sur que va a protagonizar un importante conflicto entre España e Inglaterra. Esta presencia inglesa, así como el aumento de los barcos balleneros en la zona, obligarían a mantener la vigilancia en la zona, tarea que fue encomendada a los barcos del apostadero de Montevideo creado en 1776.

El estrecho de Magallanes había interesado de forma especial al Almirantazgo británico tras las grandes pérdidas sufridas por la escuadra de Lord Anson en su intento por atravesarlo. Fue enviado para su reconocimiento el comodoro Byron (1764-1766), quien encontró en el estrecho al gran marino francés Bougainville. El mismo año en que concluyó la expedición de Byron, zarpaban de Plymouth los capitanes Wallis y Carteret (1766-1769) con objetivos similares. Como respuesta a esta presencia extranjera, la Corona española decidió enviar una nueva expedición para la exploración científica y el cartografiado del estratégico paso interoceánico. El capitán de navío Antonio de Córdoba fue designado para comandarla, siendo escogida para realizar tal empresa la fragata *Santa María de la Cabeza* que partió con una excelente dotación humana y con unos notables instrumentos científicos. El resultado fue una espléndida cartografía hasta el puerto de San José, lugar donde decidieron dar por finalizados sus trabajos por las dificultades de navegación. La tarea de terminar totalmente la exploración del estrecho fue encomendada de nuevo al año siguiente a Antonio de Córdoba, que la llevó a cabo entre octubre de 1788 y febrero de 1789. Como consecuencia de estos dos periplos se recomendó el abandono del estrecho y la práctica de la ruta del cabo de Hornos ⁹.

Todas estas tentativas cuentan con una bibliografía especializada que aún tiene lagunas por cubrir. Algunos de sus protagonistas publicaron diarios e informes al poco tiempo de finalizar sus comisiones, como Quiroga ¹⁰,

⁹ BERNABÉU, Salvador, «Las expediciones hidrográficas», en SELLES, M., PESET, J. L. y LA-FUENTE, A. (compiladores), *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*. Madrid, Alianza Editorial, 1988, págs. 363-365.

¹⁰ LOZANO, P., *Diario de un viaje a la costa de la mar magallánica en 1745 desde Buenos Aires hasta el Estrecho de Magallanes formado sobre las observaciones de los padres Cardiel y Quiroga*. Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836.

Antonio de Córdoba ¹¹ y Moraleda ¹². Del mismo modo, contamos para las mismas con trabajos historiográficos modernos firmados por O'Donnell ¹³, Hanisch ¹⁴, Ramos ¹⁵ Cardiff Furlong ¹⁶ y Outes ¹⁷. El resto de las expediciones aparecen reflejadas en obras que las tratan en su conjunto como son las de Carretero y de Ángelis ¹⁸, H.R. Ratto ¹⁹, A. Braun ²⁰, L. Destefani ²¹, J. Oyarzun ²², Luiz y Schillat ²³, Navarro Floria ²⁴, etc. También son estudiadas las más importantes de estas expediciones en trabajos que no tratan específicamente de temas marítimos pero sí se centran en los ámbitos geográficos en los que se desarrollaron: la América hispánica, el virreinato del Río de la Plata, la Patagonia, etc., y ciertamente existe una extensa bibliografía al respecto.

En este contexto, la expedición de Clairac no es una completa desconocida en la historiografía española e iberoamericana. Algunos autores de

¹¹ APÉNDICE a la *Relación del Viage al Magallanes de la Fragata de Guerra Santa María de la Cabeza, que contiene el de los paquebotes Santa Casilda y Santa Eulalia, para completar el reconocimiento del Estrecho en los Años de 1788 y 1789*, Madrid, Viuda de D. Joachim de Ibarra, 1793.

¹² MORALEDA, José, *Exploraciones geográficas e hidrográficas de José de Moraleda i Montero. Precedidas de una introducción por D. Diego Barros Arana*. Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1888.

¹³ O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo José, *El viaje a Chiloé de José de Moraleda: 1787-1790*, Madrid, Editorial Naval, 1990.

¹⁴ HANISCH, W., *Isla de Chiloé, capitana de rutas australes*, Santiago de Chile, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas, 1982.

¹⁵ RAMOS, D., «Exploración naval del estrecho de Magallanes por Córdoba y Churruca, con la pretensión de definir la mejor navegabilidad al Pacífico 1785-1789», *Anais Hidrográficos*, XLI, suplemento, 1984, págs. 47-65.

¹⁶ FURLONG CARDIFF, Guillermo, *El Padre José Quiroga*, Buenos Aires, Talleres S.A. Casa Jacobo Preuser, 1930. *José Cardiel S.J. y su carta relación (1747)*, Buenos Aires, Librería del Plata, 1953.

¹⁷ OUTES, Félix, *El itinerario del reverendo padre José Cardiel S.J.*, Buenos Aires, 1930.

¹⁸ CARRETERO, Andrés. M. y ÁNGELIS, Pedro de, *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, Madrid, Plus Ultra, 1969, 9 vols.

¹⁹ RATTO, Héctor.R., *Actividades marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII*, Buenos Aires, Ministerio de Marina, Dirección General de Navegación y Comunicaciones, Guillermo Kraft. Ltda. Sociedad Anónima de Impresiones Generales, 1930.

²⁰ BRAUN MENÉNDEZ, Armando., «El conocimiento geográfico del litoral patagónico fueguino hacia 1810. El legado de España», *Anales de la Academia Argentina de Geografía*, 1960, págs. 92-106.

²¹ DESTEFANI, Laurio. H., *Las Malvinas en la época hispana (1600-1811)*, Buenos Aires, Corregidor, 1981.

²² OYARZUN, Javier., *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*, Madrid, Cultura Hispánica, 1976.

²³ LUIZ, María Teresa y SCHILLAT, Mónica, *La frontera austral. Tierra de Fuego, 1520-1590*, Cádiz. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997.

²⁴ NAVARRO FLORIA, Pedro, *Historia de la Patagonia*, Buenos Aires, Ciudad Argentina, 1999, págs. 41-47.

los que he citado antes, como María del Pilar San Pío²⁵, Fermín del Pino, Ángel Guirao²⁶, Armando Braun²⁷, María Teresa Luiz y Mónica Schillat²⁸, se limitan a mencionarla sin más comentarios en enumeraciones de expediciones de la época. El militar argentino Héctor R. Ratto²⁹ le dedica un par de páginas. Algo más prolijo resulta su colega y compatriota Laurio H. Destefani, pues la menciona con algo más detalle en un trabajo a medio camino entre el estudio histórico y la vindicación territorial, donde se narra la expedición de Clairac por haber desempeñado este marino en tres ocasiones la gobernación de las islas Malvinas³⁰. En calidad de tal aparece la figura de Clairac en numerosos libros que tratan del controvertido archipiélago, aunque no todos ellos lo presentan como el explorador patagónico que fue. En una de estas obras aparecen reproducidos sin más comentarios algunos documentos concernientes a esta expedición³¹. Por último, en otro trabajo Clairac aparece formando parte de la Junta rectora del apostadero de Montevideo, e incluso llegó a ostentar fugazmente durante cuatro días (del 16 al 20 de abril de 1786) la jefatura de dicho enclave, motivo por el cual aparece citado en la obra de Homero Martínez³². Por todo lo anteriormente expuesto, relativo al tratamiento bibliográfico que ha merecido la expedición de Clairac, creo que las páginas que siguen aportan algo al considerable acervo historiográfico sobre las expediciones marítimas españolas del siglo XVIII, pues tratan el desarrollo de esta comisión con más detenimiento y análisis que los trabajos anteriormente citados.

Como ha quedado dicho antes, en el último tercio del siglo XVIII se detecta la presencia en aguas territoriales españolas de la Patagonia de buques balleneros y «loberos» ingleses. En menor número también se dedicaban a este negocio embarcaciones francesas, norteamericanas y españolas³³. Surcaban estos inhóspitos mares para proveerse de aceite

²⁵ SAN PÍO, María del Pilar, «Las expediciones científicas», en V. PALACIO Atard (coord.) *España y el Mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, págs. 279-310, especialmente pág. 287 y *Expediciones españolas del siglo XVIII. El Paso del Noroeste*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, pág. 56.

²⁶ PINO, Fermín y GUIRAO, Ángel, «Las expediciones ilustradas...», págs. 379-429, especialmente págs. 415-417 y 429.

²⁷ BRAUN MENÉNDEZ, Armando, «El conocimiento geográfico...», pág. 103.

²⁸ LUIZ, María Teresa y SCHILLAT, Mónica, *La frontera austral...*, pág. 51.

²⁹ RATTO, Héctor.R., *Actividades marítimas ...*, págs. 159-160.

³⁰ DESTEFANI, Laurio. H., *Las Malvinas en la época hispana ...*, págs. 236-239.

³¹ GÓMEZ LANGENHEIM, A., *Elementos para la historia de nuestras islas Malvinas. Vol. II*. Buenos Aires, El Ateneo, 1939, págs. 135-137.

³² MARTÍNEZ MONTERO, Homero, «*El apostadero de Montevideo 1776-1814*», Madrid, CSIC e Instituto Histórico de la Marina, 1968, págs. 46-47, 49-51, 54 y 58.

³³ SILVA, Hernán Asdrúbal, *La economía pesquera en el virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires, Fundación para la Educación de la Ciencia y la Cultura, 1978.

de ballena y sus productos derivados y de aceite y piel de lobos marinos. Los españoles, siempre temerosos de un asalto inglés a sus posesiones americanas, recelaban de que estos pescadores fueran la avanzadilla de una acometida militar. Las autoridades virreinales tenían, pues, sumo interés en patrullar esas costas para controlar, y en su caso impedir, la presencia de esas naves extranjeras y potencialmente hostiles ³⁴.

Otro motivo que hacía aconsejable la organización periódica de expediciones militares en esta época era el objetivo que se había propuesto la administración virreinal: poblar y explotar más a fondo este último rincón del imperio hispánico. A la consecución de este propósito responden las fatigosas tareas de Francisco de Viedma, Comisario Superintendente de Río Negro, y otros funcionarios y marinos de alto nivel. Para ello era necesario un exacto conocimiento cartográfico de la Patagonia y sus costas. Pese a su enorme longitud, unos 15 grados de meridiano, la costa patagónica es escasa en puertos naturales. Su forma es la de un alto acantilado casi continuo (altura media de 50 metros) y las mareas son muy acusadas (hasta 10 metros de desnivel). En la época colonial sólo se usaban como puertos el Deseado, Santa Cruz, San Julián y San José. Un problema que tenían estos puertos, enclaves imprescindibles para toda empresa colonizadora, era su escasez de agua potable. En efecto, la Patagonia, salvo sus estribaciones andinas, es una región con mediocre pluviosidad. Los 400 mm de media anual no obstan para que haya regiones semidesérticas, ya que los recios, constantes y fríos vientos que azotan esta región deshidratan rápidamente los suelos. En esta situación era necesario localizar los escasos veneros de agua dulce existentes, lo cual exigía a su vez la organización de expediciones de reconocimiento del terreno ³⁵.

La expedición de Clairac, aparte de proponerse estos objetivos genéricos, obedecía también a una inquietud más puntual. Se trataba de una información sobre sospechosos movimientos de navíos extranjeros que había recogido él mismo durante su anterior gobernación de las Falkland y que ahora se encargaría de verificar o desmentir. Un encargo más deberían ejecutar sus hombres: buscar la esquiva isla de Pepys, incógnita cartográfica que interesaba desvelar a los almirantazgos europeos.

Atendiendo, pues, a estos objetivos, el 1 de marzo de 1789 recibe el capitán de fragata Ramón de Clairac un pliego de instrucciones del virrey del Río de la Plata y de Antonio Valdés, ministro de Marina, para cursar un

³⁴ CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *América Hispánica (1492-1898)*, Barcelona, Labor, 1983, pág. 325.

³⁵ ZAMORANO DIEZ, Mariano, *Argentina. El medio y la historia*, Madrid, Anaya, 1988.

viaje de reconocimiento de las costas patagónicas, en la zona de Puerto Deseado, San Julián y Río Santa Cruz, con el objeto de verificar la presencia en la zona de embarcaciones extranjeras dedicadas a la caza de ballenas o lobos marinos y el posible establecimiento en la costa de edificios o barracas que sirvieran como base para estos navíos. Por la autoridad que la ordena, las instituciones implicadas, los objetivos que se persiguen y el personal y los buques utilizados, puede calificarse esta expedición como militar. No hay que olvidar que, aunque el virrey ejercía una autoridad civil, desempeñaba el cargo de Capitán General del territorio sometido a su jurisdicción. En resumen, pues, esta expedición estaba financiada, proyectada y tripulada por la marina de guerra española y tenía unos claros objetivos estratégicos y de control del territorio ³⁶.

Formaban la flotilla expedicionaria la corbeta *Santa Elena* y los bergantines *Nuestra Señora de Belén* o *Belén*, y *Nuestra Señora del Carmen* y *Ánimas* o *Carmen*, comandadas, respectivamente, por los pilotos Juan Bautista de Acosta y José de la Peña. La tripulación de la *Santa Elena*, aparte de Clairac, estaba formada por los alféreces de navío José Lafite y Ramón Granero, el alférez de fragata Pedro de Prado, el contador José Blas Parexa, el capellán José Suárez, el sacerdote mercedario Pablo Cesio y el cirujano Ángel Refoso. El pilotaje de la corbeta estaba encomendado al segundo piloto Diego Villegas y al piloto Ángel Bedriñana (que comandó otras expediciones a las Malvinas). La mayoría de estos hombres venía acompañando a Clairac desde hacía más de dos años, habiendo participado en sus anteriores gobiernos en las Malvinas. Formaban la dotación de la corbeta 5 oficiales de carrera, 22 infantes de marina, 8 de artillería, 12 oficiales de marinería, 18 artilleros, 13 marineros, 19 grumetes y 13 criados. El total de la tripulación estaba formado por 116 hombres ³⁷.

De la dotación de los dos bergantines apenas he localizado información, pues no se conservan en el Viso ni en el Museo Naval de Madrid sus historiales, ni sus libros matrices, ni cuadernos de bitácora, diarios de navegación, estados de fuerza y vida, etc., así que ignoro el nombre, número y rango de los embarcados.

Ramón de Clairac y Villalonga. Había nacido en el municipio tarracónense de Torredembarra en 1748. Tras ingresar a la corta edad de 11 años en la Escuela de Guardiamarinas de Cádiz, siguió el clásico «cursus honorum» de todo marino, alcanzando el grado de capitán de navío tras

³⁶ ARCHIVO MUSEO D. ÁLVARO DE BAZAN (en adelante A.M.D.A.B). Expediciones a Indias. Legajo n.º 9.

³⁷ A.M.D.A.B. Estados de fuerza y vida. Legajo 2.237.

treinta años de servicio y el de brigadier en 1809 con cincuenta años en la brecha. Llegó a estar destinado en los tres departamentos navales. En los de Cádiz y Cartagena pasó sus primeros siete años de servicio, siendo destinado a la comandancia del Ferrol durante el resto de su vida activa ³⁸.

En 1759 participó, con 11 años, seguramente en calidad de paje, como muchos marinos españoles de la época, en la fastuosa flota de 17 navíos y 4 fragatas que fue a Nápoles a recoger a Carlos III, recién nombrado rey de España. No siguió Clairac en la academia los «estudios sublimes», reservados a los guardiamarinas que demostraran aptitudes para las matemáticas y la astronomía, sino que su formación fue eminentemente práctica, con salidas al corso desde 1761 a la temprana edad de 13 años. Se estrenó en esta peligrosa actividad en el cabo de Finisterre. En los tres años siguientes siguió adquiriendo experiencia mediante este rudo procedimiento. En 1764 hizo su primer embarque habilitado como oficial. En este mismo año participó en una acción algo destacada: la galeota *Brillante*, al mando del alférez de navío Antonio Albanós, se batió con una galeota argelina que fue apresada, siendo conducida al puerto de Cartagena. En esa misma campaña, la embarcación consiguió acosar a dos jabeques argelinos, hacerles encallar en la costa e incendiarlos. En 1768 coincide en el navío *San Lorenzo* con uno de los primeros marinos que reconoció la Patagonia con los jesuitas de Cardiel: Joaquín de Olivares, comandante de la nave. En 1776 hizo su primer viaje transoceánico a Veracruz, pero regresó enseguida a la península. En 1780 participó en el bloqueo a Gibraltar. En 1782 obtuvo por Real Orden el mando de la corbeta *Santa Elena*. Ese mismo año fue destinado a la flota comandada por Francisco Idiáquez al Río de la Plata, virreinato en el que prestaría servicios hasta 1791. En este periodo desempeñó el gobierno de las Malvinas en tres ocasiones, en las que comandó u ordenó otras tantas expediciones de reconocimiento del archipiélago. En esta misma época realizó la expedición a la que nos estamos refiriendo. Fue ascendido a capitán de navío seis meses después. Regresó a la metrópoli entrando en el puerto de Cádiz al mando de la fragata *Santa Elena* el 1º de mayo de 1791.

No sólo navegó Clairac por aguas de jurisdicción española. A lo largo de su vida fondeó en el sur de Italia, en Francia (La Rochela), Inglaterra (Portsmouth), y en Holanda, con ocasión de la guerra de la Convención contra Francia para embarcar armas. En 1799, hallándose en el puerto de Rochefort formando parte de la flota del comandante Francisco Melgarejo fueron atacados por la escuadra del almirante inglés Paul y lograron re-

³⁸ A.M.D.A.B. Cuerpo General de la Armada. Asuntos personales. Legajo 273.

chazarla a pesar de la superioridad de las fuerzas atacantes. En 1800, por hallarse enfermo, solicitó desempeñar sus próximos destinos en tierra. Fue atendida su petición y se le nombró responsable del mando y rehabilitación de las fortificaciones del Ferrol. Con ocasión del sitio de los ingleses, consiguió montar con gran rapidez una batería de cañones (24 en 6 horas) que fueron vitales para rechazar una intentona de desembarco, o al menos así lo explica el mismo Clairac en su hoja de servicios. En las jornadas de la invasión napoleónica defendió la ciudad y, una vez ocupada ésta, «no manifestó gestiones públicas ni procedimientos que infieran sospechas contra su patriotismo». Pese a este destino en tierra, que ni mucho menos fue una sinecura, no logró reconstruir su salud. En un expediente personal fechado en 1812, se evalúan sus aptitudes para el desempeño de sus funciones, y el resultado, sin ser negativo, tampoco es brillante:

*«Pilotage: regular inteligencia
Táctica: regular inteligencia
Disciplina: regular inteligencia
Lenguas: el francés*

*Valor: acreditado en acciones
Celo: mediano
Salud: quebrantada*

*Maniobra: bueno
Artillería: bueno
Pertrechos y ordenanza: bueno
Ciencias: no tiene estudios sublimes
ni literarios particulares*

*Talento: regular
Conducta: regular*

Características en mando: Condescendiente por la templanza de su genio.»

A pesar de sus prolongados años de servicio, sus importantes responsabilidades en la comandancia del Ferrol y el elevado grado militar alcanzado, una Real Orden de 21 de mayo de 1811 estipula que «A este oficial no debe dársele destino de mando de ninguna especie». Bien es cierto que a estas alturas de su vida, enfermo y viejo, no tendría la actividad y eficacia de años atrás, pues en otro expediente fechado diecisiete años antes se ofrecía una imagen algo más favorable: «Conducta buena, celo en el servicio, bueno en maniobras y pilotaje, se ignoran los conocimientos en tácticas, demás ramos, talento bueno i caracter igual». Reclamó en vano Clairac contra esta disposición. Falleció el 11 de agosto de 1814 en El Ferrol.

Si queremos hacer un balance de su calidad como marino y jefe, en el mejor de los casos podríamos considerarlo como un oficial en el que se podía confiar y que no cometió grandes errores y a quien no pueden atribuirse grandes pérdidas de material. Como gobernador de las Malvinas sobresalió algo más. En este duro destino cuidó y rehabilitó las instalaciones y no se produjo ningún incidente o pérdida durante el total de tres

años y pico durante los que fue máximo responsable. Tenía, sin embargo, pocas condiciones para el mando.

El segundo hombre en importancia de esta expedición es el piloto José de la Peña, comandante del bergantín *Nuestra Señora del Carmen y Ánimas*. Su nombre aparece una y otra vez como componente de las tripulaciones de otras expediciones por las costas patagónicas. Estuvo entre 1780 y 1783 con Antonio de Viedma, en 1790 con Malaspina, en 1791 con Elizalde y en 1794 comandó él mismo una expedición a la desembocadura de Río Colorado. Con el paso del tiempo casi llegó a ser insustituible por la experiencia acumulada, que le hizo ser el mejor conocedor de esos territorios, en los que llegó a entablar unas relaciones bastante cordiales con algunos caciques y tribus indígenas.

La primera referencia que tengo de José de la Peña lo sitúa en Cartagena de Indias en 1777 ³⁹. Ese mismo año se le concede ascenso de capitán a segundo piloto. En el mes de marzo de 1791 participó en una de las fases de la Expedición de Malaspina en un «un prolixo y útil reconocimiento de los puertos de San Julián, Santa Cruz y el Río Gallegos y del Bajo Vellaco todos situados en la costa meridional patagónica». De la Peña entregó al pamesano un informe de sus pesquisas. Debió éste quedar muy satisfecho pues emplea unos términos muy elogiosos para definir las actividades de su subordinado: «Pero el servicio verdaderamente importante que ha prestado ha la comision de mi cargo quel piloto tan abil como activo, y yntrepido, me obligan a recomendarlo a V.C. y hacerle presente el merito singular que ha contraido en esta ocasion...» ⁴⁰.

En mayo de 1792 falleció Juan Bautista de Acosta, compañero de José de la Peña en la expedición de Clairac, y éste intentó ocupar la vacante. Solicitó ser nombrado «Piloto y práctico mayor del virreinato de Buenos-Ayres» y percibir un sueldo superior «correspondiente a los extraordinarios gastos de las repetidas comisiones que se ofrecen a la costa patagónica y parages habitados por Yndios infieles» mientras estuviera embarcado, y un sueldo de primer piloto desembarcado entre una expedición y otra. Esta petición fue apoyada por el virrey en persona considerando «la mucha pericia del interesado y su conocido esmero en el desempeño de los encargos que se le fían». Parece que el comandante en jefe de la Real Armada Francisco Xavier Winthuysen, aconsejado por el comandante interino de pilotos, Sebastián Canel, tenía otro candidato para el puesto: el primer

³⁹ A.M.D.A.B. Cuerpo de Pilotos. Asuntos personales. Legajo 3389-37.

⁴⁰ A.M.D.A.B. Cuerpo de Pilotos. Asuntos personales. Legajo 3389-37. Carta de 31 de marzo de 1791 de D. Alejandro Malaspina a Antonio Valdés, Virrey del Río de la Plata.

piloto Bernardo Tafor. Este marino desempeñó el cargo de comandante en una expedición de reconocimiento de la costa patagónica en 1786, además de haber cursado una solicitud similar un par de años antes. Tafor exigía menos: sueldo de primer piloto, que era el que correspondía a su graduación y que ya disfrutaba con anterioridad, y la graduación de alférez de fragata, ascenso con el que se premiaba a los miembros del cuerpo de pilotos con mejores trayectorias profesionales. Parece que sobrevaloró De la Peña su indudable valía en la marina rioplatense y, adoptando una postura ambiciosa, solicitó ascensos excesivos que tal vez malograron su promoción. No obstante, seis años después, en 1798, consiguió ese mismo ascenso: piloto primero y práctico del Río de la Plata. No me consta la fecha exacta, pero el caso es que consiguió ser ascendido a alférez de fragata, tras remitir una instancia en 1805 en la que solicitaba este ascenso. Alegó para conseguirlo problemas económicos para mantener a su familia y el hecho de que el puesto de práctico del puerto de Buenos Aires le vedaba cualquier ulterior ascenso.

Pese a estos importantes ascensos y a los valiosos servicios prestados a la Real Armada en años de duras y arriesgadas faenas, decidió ponerse al lado de la Junta Revolucionaria de Buenos Aires en las jornadas independentistas de 1810-1811. Otros dos marineros comparten esa iniciativa: el tercer piloto, Antonio del Pino, y el segundo cirujano de la armada, Francisco de Paula Rivero. Se propone que «sean borrados de las listas y tenidos por traidores». En un último intento de conservarles como defensores de la causa española decide el director general, prudentemente, no declararlos traidores, pues ello supondría la imposibilidad de una readmisión. No sirvió de nada esta cautela.

Juan Bautista de Acosta era el homólogo de José de la Peña en esta expedición. Aunque por estas fechas aún no era piloto de la Real Armada, ejerce como tal en esta expedición y además comanda el bergantín *Belén*. Procedía Acosta de la marina mercante e ingresó en el servicio real en 1775 en calidad de capitán y piloto práctico del Río de la Plata y Costas del Brasil. Desde este cargo desempeñó comisiones que le aportaron una valiosa experiencia naval en esos mares. Hizo conducciones de víveres y tropas a los precarios establecimientos de la costa patagónica y dirigió el atraque en Montevideo de la flota que incursionó en la isla de Santa Catalina en el curso de los enfrentamientos hispano-portugueses por el control de la estratégica frontera. Tras quince años de servicio consiguió en 1791 entrar en la Real Armada con el cargo de piloto primero ⁴¹.

⁴¹ A.M.D.A.B. Cuerpo de Pilotos. Asuntos personales. Legajo 3389-1.

Joaquín Bedriñana era otro de los componentes de la expedición de Clairac, en la que se embarcó como piloto. Nació en Villaviciosa, Asturias, ingresó en la marina con 23 años como meritorio y fue ascendiendo hasta llegar a primer piloto en 1.803, tras 25 años de servicio. Más adelante, como otros pilotos, pasó al cuerpo de oficiales, llegando a ostentar el grado de alférez de navío. Recorrió medio mundo en los buques de su Majestad. No le eran desconocidos los puertos de Rusia, Brest, La Habana, Pensacola, Montevideo, Puerto de la Soledad en Malvinas, Argel, Tolón, Nueva Orleans, Veracruz, Campeche... Luchó en Trafalgar a bordo del navío *Monarca*, siendo herido en una pierna y apresado por el navío inglés *Leviathan*, antes de ser liberado por una fragata francesa, «que fue de parlamentaria en busca de los heridos». Como mínimo ya se encontraba en este virreinato en 1782, año en el que desembarcó en el Río de la Plata en la urca *Santa Rita* en un transporte de tropas del Regimiento de Burgos. Bedriñana ejerció el cargo de piloto en el destacamento español en las Malvinas, teniendo como superior a Clairac. Con el paso del tiempo se convertiría Bedriñana en uno de los mejores conocedores de los derroteros de las Malvinas, destino en el que realizó al menos tres comisiones de reconocimiento. En 1812 ya gozaba del cargo de piloto primero y alférez de fragata, tal y como hemos visto en el caso de otros pilotos de mérito. A los 57 años, con la salud ya quebrantada por haber estado 26 años navegando casi ininterrumpidamente por Europa y América (al menos así lo manifiesta en una instancia firmada en 1812), solicitó destino en la primera ayudantía de marina que quedase vacante en España «en los distritos de los tercios navales del Norte». Sus superiores (Director General, Comandante de la Escuadra y el Jefe interino del Cuerpo de Pilotos) informaron favorablemente su petición, atendiendo a los buenos servicios prestados. Debía ser un hombre cumplidor y resistente, pues en ese momento después de 34 años en activo, aún no había solicitado ninguna licencia ni por enfermedad ni por ningún otro motivo. El último rastro que deja en los archivos es la concesión de una pensión a su hija huérfana ⁴².

De otro de los pilotos, Diego Villegas, sólo he encontrado en los archivos los planos que levantó durante la expedición y que son tratados más adelante, y una breve anotación: su ascenso a primer piloto el 29 de abril de 1798 para ocupar la vacante de un ilustre explorador de la Patagonia chilena: José de Moraleda, ascendido a ayudante del Comandante en jefe del cuerpo de pilotos en Lima. Del resto de los componentes (los alféreces de navío José Lafite y Ramón Granero, el alférez de fragata Pedro de

⁴² A.M.D.A.B. Cuerpo de Pilotos. Asuntos personales. Legajo 3389-5.

Prado, el contador José Blas Parexa, el capellán José Suárez, el sacerdote mercedario Pablo Cesio y el cirujano Ángel Refoso) no he hallado ni sus expedientes personales ni ninguna otra referencia.

Como ya queda dicho, en la expedición de Clairac participaron dos tipos de embarcaciones: la corbeta y el bergantín. Describiré brevemente sus principales características y funciones. La corbeta de mediados del XVIII tenía un tamaño superior a la del XVII e incorporaba un tercer palo, el de mesana; muy a menudo en las armadas militares el velamen será de fragata o de navío (los tres palos cruzados). Se reservaba esta tipología para la exploración. Las corbetas de guerra (también podían ser mercantes), que a mediados del XVIII solían tener 20 metros de eslora y montaban doce cañones en cubierta, fueron aumentando progresivamente su tamaño y el número de sus piezas de artillería llegó a ser de 16 por banda. Entre estas corbetas de guerra las había de puente y de pozo; las de puente, mayores, debían su nombre a tener una batería cubierta; las de pozo llevaban todas sus piezas, 16 ó 24, corridas de proa a popa, a una y otra banda. Eran muy aptas para misiones que requerían velocidad y maniobrabilidad ⁴³.

En cuanto al bergantín, se trata de un buque con una tipología muy cambiante en el tiempo y en sus diversas variantes. Su aparejo apareció en la segunda mitad del siglo XVIII. Tenía dos palos, mayor y trinquete, además del bauprés, con velas cuadradas en ambos. El bergantín redondo añade otra vela mayor redonda para aprovechar mejor los vientos de popa. El bergantín goleta tiene un casco más afinado y el bergantín corbeta es más redondeado y de mayor tamaño y con un tercer palo a popa. Llegaron a desplazar 500 toneladas. Solían dedicarse a labores de escolta, vigilancia o aviso. Desaparecieron, al menos los militares, con la generalización de la navegación a vapor. En la marina mercante el bergantín, sustituido por el bergantín goleta, se mantuvo hasta finales del siglo XIX.

En cuanto a los navíos aprestados para este reconocimiento empezaremos con la nave capitana, la corbeta *Santa Elena*. Tenía de eslora 117 pies de Burgos, es decir, 26,45 metros, de manga 8,4 metros y de puntal 4,2. Su calado medio era de 3,75 metros. La artillería estaba compuesta de 18 cañones de a ocho con 720 balas, 2 cañones de a cuatro con 80 balas, 40 saquitos de metralla de a ocho y 24 de a cuatro, cuatro esmeriles (piezas de artillería de pequeño calibre), 90 palanquetas de a ocho y

⁴³ MARTINEZ HIDALGO Y TERÁN, José María: *Diccionario Náutico*. Barcelona, Ediciones Garriga S.A., 1977 y *Enciclopedia General del Mar*, Madrid y Barcelona, Ediciones Garriga, 1957.

O' SCANLAN, Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 1974. (Reimpresión de edición de la Imprenta Real de Madrid, 1831).

diez de a cuatro (barras de hierro con dos cabezas gruesas que se usaban como proyectiles para desarbolar los barcos enemigos), 1.080 cartuchos de a ocho, 120 de a cuatro, 120 granadas de mano, 60 «frascos de fuego», dos «camisas de fuego», 60 pistolas, 64 sables, 26 chuzos, 26 hachuelas de abordar, 260 piedras de fusil y de pistola y 26 cartucheras. Llevaban provisiones para la subsistencia de 98 plazas durante 25 días ⁴⁴.

La corbeta tenía en la época como novedad su casco forrado en cobre, moderno y caro pertrecho que la hacía más resistente a las incrustaciones y a la «broma», el *Teredo Navalis*, que arruinaba los cascos de madera. Esta innovación técnica la había introducido desde 1761 con carácter experimental por primera vez Anson desde su cargo de Almirante Mayor. La nave capitana de la expedición por la América Meridional de John Byron en 1764, la fragata *Dolphin*, de 511 toneladas, fue, posiblemente, el tercer buque del mundo en incorporar esta novedad técnica. Byron la calificó de «el invento más espléndido del mundo», aunque se quejó de que alejaba a los peces y dificultaba la pesa. Al menos tres años antes de que zarpara Clairac ya había probado la marina española este pertrecho. El *Santa Casilda* y el *Santa Eulalia*, los dos paquebotes que participaron en la primera campaña de Antonio de Córdoba y Lasso de reconocimiento del Estrecho de Magallanes, en 1786, estaban forrados por planchas de cobre. En la Secretaría de Marina debieron estimar útil este aparejo, pues lo incorporó en el arsenal de la Carraca el constructor Tomás Muñoz en las famosas corbetas de la expedición Malaspina: la *Descubierta* y la *Atrevida* ⁴⁵.

En cuanto a los bergantines, únicamente he encontrado una breve referencia al *Belén* fechada en 1809. Se trata de un informe ⁴⁶ firmado por José María Salazar, comandante de la fragata *Proserpina*, en el que evalúa el estado de conservación de una serie de buques de la Real Armada: la fragata *Flora*, la corbeta *Descubridora*, el bergantín *Fernando VII*, cinco lanchas cañoneras y el bergantín en cuestión. Es muy crítico con el estado de los buques, que califica de calamitoso; define al *Fernando VII* como una mala compra hecha en España y aconseja vender las cañoneras, pero en cambio afirma que tiene informaciones que hablan del *Belén* como un buque muy marinero que se halla en un buen estado de conservación. Esta información sorprende por dos motivos: el bergantín llevaba como mínimo 26 años, al menos desde 1783, de continuos viajes por mares nada apacibles y los primeros años del siglo contemplan una crisis generalizada que

⁴⁴ A.M.D.A.B. Estados de fuerza y vida. Legajo 2.237.

⁴⁵ GUIRAO DE VIerna, Ángel, «¿Expediciones científicas ...», págs. 477 y 482.

⁴⁶ MUSEO NAVAL DE MADRID (en adelante M.N.) Ms. 2.296 doc. 29, págs. 173-174.

afecta con especial incidencia a la marina ⁴⁷ incapaz de sostener el costoso mantenimiento de sus buques. Debía ser este bergantín un navío muy sólido y bien construido. No es de extrañar, pues al disponer España de sus posesiones americanas, tenía fácil acceso a maderas tropicales mucho más resistentes y duraderas que las de abeto, pino y roble, tradicionales materias primas de la construcción naval europea. El primer secretario de marina Bernardo Tinajero en 1712, Ustáriz en 1724 y el ingeniero Honorato de Bouyon en 1799 admiten una vida activa entre dos y tres veces más prolongada a los barcos construidos con maderas tropicales (caoba, guayacán, sabicú...) que a los de tablazón y armaduras europeas. Con toda seguridad el maderamen del *Belén* contaba con estos materiales de excepcional resistencia ⁴⁸.

Como ya indiqué, el capitán de fragata Ramón de Clairac recibió el 1 de marzo de 1789 un pliego de instrucciones del virrey del Río de la Plata, el Marqués de Loreto y de Antonio Valdés, ministro de Marina, para la ejecución de esta expedición. Estas instrucciones incluyen una exposición de motivos y una serie de directrices que observarán los hombres de Clairac durante su misión. Precisamente fueron noticias recogidas por éste durante su anterior gobernación de las Malvinas las que motivaron en parte esta comisión. Según esas mismas informaciones, los ingleses planeaban un proyecto para establecerse en puertos o calas de la costa patagónica e islas contiguas a Tierra de Fuego para auxiliar a los pesqueros de esa nacionalidad o «con otros objetos más perjudiciales y opuestos al absoluto dominio del rey» ⁴⁹.

Es interesante detenerse en cómo llegó a Clairac esta información. El 26 de febrero de 1787, el bergantín inglés *Haterford Picket*, al mando del capitán de la marina mercante James Labaret, fondeó en la ensenada de Arbolé, en la isla de la Soledad del archipiélago de las Malvinas, para buscar una balandrita que hacía ya tiempo que debería haber regresado a Puerto Egmont. El bergantín no llegó en muy buenas condiciones a la ensenada y fue preciso que recibiera el auxilio del destacamento español para ponerlo a flote, a lo que no se negó el gobernador de la plaza, Ramón de Clairac. Mientras duraban los trabajos, se condujo al capitán inglés a Puerto Soledad, base del destacamento y presidio español, no sabemos si como invitado de honor, como rehén o para ser interrogado. En cualquier caso se le

⁴⁷ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *La Carrera de Indias. Suma de la Contratación y océano de negocios*, Sevilla, Sociedad Estatal Expo '92 y Algaída Editores, 1992, págs. 347-348.

⁴⁸ BETHENCOURT, Antonio, «Astilleros y arsenales de ultramar. La Habana», en PALACIO ATARD, V. (coord.) *España y el Mar...*, págs. 119-130.

⁴⁹ M.N. Ms. 327 Doc. 16 Fols. 79-87.

trató con todo respeto y educación, o al menos así lo cuenta Clairac en el informe que elaboraba para ser entregado a las autoridades españolas al finalizar su periodo de gobierno de un año en las islas. En él, el gobernador, hablando de sí mismo en tercera persona, afirma que «... agradecido por la ayuda y el buen trato se franqueó con Clairac». Le comunicó todos los detalles relativos a su viaje y sus actividades pesqueras, tales como la fecha de su partida de Inglaterra, las incidencias del viaje, las faenas de pesca y caza que tenía previsto realizar, algunos naufragios de compatriotas suyos en esos mares, el negocio que hacía con las pieles y aceite, la cotización de esos productos en Londres, etc. Conforme va reinando una mayor confianza (o así lo presume, tal vez candorosamente, Clairac) empieza a pasar una información de alto valor estratégico. Le pone al corriente de que una fragata de la armada británica de nombre Jonsham Siton, dotada con cuarenta cañones, estaba lista para zarpar con marinería, tropas y pertrechos para auxiliar y socorrer a las embarcaciones empleadas en la pesca y demás tráfico de dichas islas, debiendo hacer antes un viaje con destino a la isla de Nueva Irlanda, poblada por varias familias y con cien hombres de guarnición y fortificaciones artilladas con un número de piezas que dice desconocer. También tendría ese establecimiento inglés una corbeta de porte desconocido, contaría con tierras fértiles, ganado y, en el colmo de la inverosimilitud, con plantaciones de pimienta (el pimentero —«*Piper nigrum*»— es un árbol que requiere un clima tropical húmedo). También le informa el fantasioso o mentiroso Labaret de haber avistado la isla de Pepys, le enseña un plano que había levantado de la misma y le proporciona la latitud con una precisión de segundos ⁵⁰.

Podemos preguntarnos por la causa de esta increíble sarta de mentiras, sobre todo las relativas a la colonia inglesa de Nueva Irlanda, que nunca existió. Podría deberse a que Labaret habría oído rumores y los reproducía ingenuamente tal y como los había escuchado; también podría deberse a una deliberada estrategia de desinformación, auspiciada de común acuerdo por los barcos pesqueros que faenaban en aquellas aguas o por el Almirantazgo inglés para sacudirse la presión de las unidades navales españolas mandando a éstas perseguir asentamientos imaginarios. Interesa anotar que más adelante Clairac oiría la misma versión de un capitán inglés interrogado sobre la colonia de Nueva Irlanda. El informe de Clairac respira una autocomplacencia por su habilidad en sacar sin violencia información valiosa al enemigo. Si Labaret había mentido deliberadamente a Clairac, se habría reído con ganas si hubiera leído este informe.

⁵⁰ M.N. Ms. 327 Doc. 8. Fols. 24-31.

Sea como fuere, las instrucciones que recibió Clairac, inspiradas en parte por el informe que acabamos de explicar, le ordenaban pretextar parada forzosa en los puertos que tocara y propalar la falsa noticia de que se estaban aprontando buques para desalojar, por la fuerza si fuera preciso, a los extranjeros que se hallasen en esa zona. Temían las autoridades virreinales que la actividad pesquera fuera una tapadera para encubrir maniobras más dañosas a los intereses españoles: el contrabando o «cosas peores».

Debía Clairac conducirse con especial prudencia en el puerto de Santa Cruz pues, según noticias aportadas por los indios de Río Negro, habría fondeado en esos parajes en el verano de 1787 una fragata, «cuya gente trató con ellos (los indios) y según se explicaron les dio sables grandes, ollas, bayetas y avalorios ofreciéndoles volver para poblar aquellas tierras aconsejándoles (según se les ha comprendido) que “a los castellanos, cortar pescuezo”». Por todo ello, debía tratarse de interrogar a los indios de Santa Cruz «por medio de regalos procurando también conocer sus intenciones, atraerles a la amistad y plática, ver si tienen armas que puedan haberlos suministrado los enemigos del rey, y solicitar recogerse a cambio de los generos que he mandado aprontar».

Aparte de estas labores propias del espionaje y la diplomacia, también se encomienda a la expedición un trabajo hidrográfico y cartográfico, «notando los puertos y ensenadas que se encontraren y en que se hubiese fondeado, sus rumbos, latitudes, vajos y demás conducente». Otra pesquisa geográfica que deberían realizar era la de buscar la isla de Pepys. La existencia de esta isla era una incógnita cartográfica que ya venía desde antiguo, por lo que si se renueva ese año el interés por la misma es debido a una noticia concreta y reciente comunicada por el capitán inglés Haterford Picket al gobernador de Las Malvinas, Pedro de Mesa y Castro, a quien sustituiría Clairac una vez concluida su comisión. Este capitán afirmaba, lo mismo que su compatriota Labaret unos meses antes, haber localizado la isla hacia un par de años en los 46° 43' 31" de latitud sur. En consecuencia, el virrey y el ministro de Marina ordenan a los bergantines que recorran ese paralelo separándose al máximo en dirección Norte-Sur para ampliar en todo lo posible el campo de observación. Debían iniciar la navegación a 160 leguas de la costa hasta acercarse a la misma a 40 leguas, se les ordenó no avanzar de noche ni en días en que no fuera posible una segura observación, para no pasar de largo sin avistarla en el primer caso, ni dar una estima equivocada en el segundo, volviendo al Río de la Plata para comunicar los resultados.

Una vez concluidas las misiones encomendadas, debía Clairac dirigirse a las Malvinas para relevar a Pedro de Mesa, gobernador del archipiélago,

entregarle los diarios y la documentación de la expedición para que éste a su vez las pusiese en manos de las autoridades cuando fondease en Buenos Aires.

Antes de zarpar, dado que una de sus misiones consistía en sondear las intenciones de los indios, en especial los de Santa Cruz, e intentar entablar una buena relación con ellos, se decidió embarcar una serie de objetos y bagatelas que podían ayudar a empezar con buen pie dicha relación. En el mismo legajo figura una relación de los productos embarcados fechada 26 días antes de levar anclas. Es sorprendente la cantidad y variedad de artículos, entre los que abundan las frivolidades, aunque también se incluyen algunos objetos de utilidad. Reproduzco el texto por su interés:

«Dos piezas de bayeta colorada, cuatro piezas de sempiterna amarilla y azul, 100 mazos de abalorios blancos y azules de los más gruesos, 100 espejos pequeñitos, 100 sombreros ordinarios, doce docenas de cuchillos cavo de palo, 12 gruesas de sortijas de latón, doce gruesas de sartillos de piedras de latón, 12 piezas de cintas de las ordinarias de colores surtidos, 12 docenas de navajas pequeñitas, 50 machetes pequeños ordinarios».

Se comprueba que predominan los objetos de calidad ordinaria. Por otro lado, las armas blancas, muy apreciadas por los indios como en general cualquier objeto de metal, son de hoja pequeña para evitar que se les dé un uso bélico ⁵¹.

No empieza con buen pie esta expedición, pues no todos los que debían embarcar comparecieron en el puerto a la hora señalada, lo cual no es extraño pues el destino en las Malvinas, punto final del itinerario, era bastante sacrificado. No se aclara en el informe de Clairac la naturaleza civil o militar de los ausentes, ni su número, ni tampoco si se iniciaron algunas gestiones para localizarlos. Este contratiempo no obsta para que el 19 de marzo den a la vela los expedicionarios desde Montevideo con la corbeta *Santa Elena* y los bergantines *Carmen* y *Belén*. Después de una travesía sin contratiempos de un par de semanas de duración arriban a Puerto Deseado el 2 de abril y divisan de inmediato a dos navíos ingleses: la fragata *Isabel Margarita*, capitaneada por James Hopper y el bergantín *Sappho*, gobernado por Thomas Middleton. Inmediatamente, los capitanes ingleses abordan la corbeta española para cumplimentar y rendir obediencia a su capitán. Al día siguiente entrega éste un cuestionario al bergantín y a la fragata para obtener toda la información relativa a su presencia en esas costas que están bajo la

⁵¹ M.N. Ms. 327 Doc. 16 Fols. 79-87.

soberanía española. Ejerce el papel de traductor para recabar las respuestas a los cuestionarios un marino llamado Francisco Franco, conocedor del idioma inglés. El interrogatorio consta de las siguientes cuestiones: lugar y fecha de salida, los objetivos del viaje, el nombre del navío y de los armadores, la carga embarcada, la forma de navegación (...) en convoy o en solitario (...), la entrega del pasaporte del buque o, en su defecto, de la documentación que identifique el barco y el viaje, las escalas realizadas, los puertos hispanoamericanos o patagónicos tocados, los contactos entablados con otros navíos, la fecha de arribada, el motivo de estancia en Puerto Deseado, la carga que se tiene a bordo, los contactos o intercambios comerciales con los indios y si saben o no de la pertenencia de estas costas a la corona española.

Las contestaciones de los dos buques son casi idénticas, lo que hace suponer que habían establecido una especie de protocolo en caso de interrogatorio para que las respuestas fueran coincidentes. En cuanto a las primeras preguntas, la fragata responde que habían salido de Londres el 17 de octubre (llevaban, pues, unos seis meses embarcados), que los armadores eran José Lucas y Cristóbal Spencer y que habían salido a la pesca en los Mares del Sur. El capitán del bergantín da como fecha de salida el 5 de diciembre, desde el mismo puerto, Jaime y Eduardo Agle eran sus armadores, y como objetivo señala la pesca de ballenas, lobos «y otros animales criados en el agua». Ambos declaran no haber traído carga.

Respondiendo a la pregunta sobre la derrota seguida, mientras el capitán de la fragata afirma haberlo hecho en solitario, el del bergantín declara haberse unido a un gran convoy salido del puerto de Las Dunas veinte días después de zarpar de Londres, cuyos barcos eran todos mercantes y se dirigían a todos los confines del mundo, aunque ninguno de ellos a las costas patagónicas; o al menos, no le constaba lo contrario a Middleton.

En lo relativo a pasaporte y documentación, los dos capitanes coinciden literalmente: desconocen qué tipo de documento son los pasaportes y alegan tener como únicos papeles los que la aduana inglesa entrega a todos los navíos que zarpan de los puertos a efectos de control del tráfico y comercio marítimo.

En cuanto a las escalas hechas es muy parco el capitán de la *Isabel Margarita* y más prolijo el del *Sappho*. El primero declara escuetamente que habían tocado la isla de Buena Vista, del archipiélago de Cabo Verde, pero ningún puerto de la Patagonia, y que habían contactado con un buque norteamericano también dedicado a la pesca. El segundo, con un dejo de ironía o fastidio por lo obvio de la pregunta, responde que es lógico que si partió de Inglaterra hace tanto tiempo haya atracado en varios

puertos. A los dos días de salir de Las Dunas, un temporal le había hecho perder de un golpe de mar al primer piloto, un arponero y un marinero, cuatro botes y cuanto había en la cubierta. Pasó a Lisboa a reponer en lo posible dichas pérdidas, se dirigió después a las costas africanas, donde se dedicó al corso, y una vez que las recorrió durante una breve temporada enfiló al oeste hasta llegar el 30 de noviembre al sur de la Bahía Sin Fondo, donde puso en seco el barco para limpiar el fondo. Finalmente, un huracán de viento había provocado desperfectos en el casco.

Declaran tanto el capitán de la fragata como el del bergantín que habían entrado a Puerto Deseado para hacer aguada, refrescar a la tripulación y reparar los barcos. La única diferencia es la fecha de entrada: la fragata había llegado un mes más tarde (20 de enero) que el bergantín (18 de diciembre). La carga declarada también coincide, cueros de lobo y aceite. El bergantín también carga barba de ballena. Ninguno ha visto indios y «ni noticia de que los hubiera».

A la hora de declarar sobre su conocimiento de la soberanía de esas costas, los dos capitanes se deshacen en disculpas, más seco, como es habitual, Middleton. Ambos afirman desconocer la soberanía española y haber tomado esas costas como desiertas y sin estar reclamadas por ninguna potencia. James Hooper, además, afirma, tal vez irónicamente, que si hubiera visto a vasallos de su Majestad Católica, les hubiera pedido permiso antes de desembarcar. Parece insinuar que los españoles proclaman como suyas tierras que no habitan, circunstancia ésta que restaría legitimidad a sus reclamaciones de soberanía.

Ambos capitanes concluyen su declaración solicitando permiso para disponer del tiempo necesario para recoger sus efectos y mercancías y poder aprontar el barco para zarpar de Puerto Deseado. Tras repasar estas declaraciones parece evidente, como he expresado anteriormente, la sospechosa coincidencia en las respuestas potencialmente más comprometedoras y la práctica un tanto descarada de una especie de ley del silencio según la cual no se facilita ninguna información significativa a las autoridades españolas.

Al día siguiente, 4 de abril, Clairac envía a los capitanes otro oficio en el que les conmina a que cesen todo el tráfico y viajes de los buques y botes ingleses y que se limiten a recoger sus efectos y utensilios, que tenían en varios islotes y en la costa. También les ordena que todos los tripulantes se recojan en sus barcos y que todo esto se ejecute a la mayor brevedad posible.

También este mismo día Clairac toma otra decisión: envía al teniente de fragata Miguel Escalante con orden de examinar atentamente los buques

ingleses y su contenido, siendo cuidadoso con las formas. En este aspecto se insiste mucho, tanto en las instrucciones redactadas por el virrey y el ministro de Marina, como en las órdenes que cursa el comandante de la expedición a sus subordinados. Escalante informa que las bodegas estaban repletas de grandes cantidades de aceite de ballena y de lobo y unos diez mil cueros de lobo de dos pelos. En esta visita también le comentan los capitanes ingleses que en San Julián, Tierra de Fuego y las islas de los Estados y de Nueva Irlanda, situadas ambas en la zona del cabo de Hornos, se encontraban varias embarcaciones destinadas a la pesca de la ballena de la misma manera que ellos, precisando que en esta última isla se encontraban norteamericanos apátridas, pues ni se reconocían como súbditos de su Majestad Británica ni de las nuevas provincias independientes.

El día 5 de abril, sin más dilación, Clairac vuelve a remitir otro escrito a los capitanes Hopper y Middleton en el que, usando literalmente las mismas expresiones que figuran en las instrucciones recibidas de sus superiores, les recuerda que se hallan en situación ilegal por surcar y pescar en mares pertenecientes a la jurisdicción española. También les expresa la amenaza que ordenaban las instrucciones recibidas: insinúa que en el apostadero de Montevideo se están aprontando navíos para perseguir y capturar a los balleneros y loberos que faenan ilegalmente en las costas patagónicas; inmediatamente baja el tono agresivo de la aserción anterior y les recuerda, a modo de justificación, que es perfectamente legítimo para un gobierno, tanto en tiempos de paz como de guerra, defender sus intereses en su propio territorio. Les da un generoso plazo de seis días para que abandonen el lugar y, nuevamente apaciguador, les promete toda la ayuda que necesiten para poner en disposición de zarpar a los navíos. A continuación, recordándoles la buena sintonía que existe entre las cortes de Madrid y Londres, hace votos para que se resuelva esta situación civilizadamente e incluso insinúa que no es imposible quedar como buenos amigos.

Ese mismo día ordena Clairac armar la lancha de la corbeta, la pone al mando del alférez de navío José Lafite y designa como práctico al segundo piloto y capitán del bergantín *Carmen*, José de la Peña, con la misión de reconocer el «antiguo campamento». Se refiere al antiguo asentamiento español que fuera abandonado seis años antes por Real Orden de 1 de agosto de 1783 que, a sugerencias del Virrey Vértiz, ordenaba el abandono de todo establecimiento en las costas patagónicas a excepción del Río Negro.

Al día siguiente, 6 de abril, los capitanes ingleses solicitan ayuda para poner a punto los barcos. Clairac se la concede enviando nueve marineros a cada uno. El día 7 pide Clairac los pasaportes personales a los capitanes

ingleses, que se los entregan. Unas horas más tarde, a las cuatro de la madrugada, regresan los expedicionarios de la lancha. Comunican que tras una minuciosa exploración no han hallado rastros de moradores, ni europeos ni indios, en el antiguo campamento. El día 8 Clairac ordena otra operación: esta vez se usará la lancha del bergantín *Carmen*, al mando de su capitán José de la Peña. Deberá reconocer los parajes donde los ingleses tenían sus herramientas y efectos. Con los miramientos que caracterizan esta comisión, acuerdan declarar, si son preguntados, que el viaje de la lancha no tiene otro objeto que pescar y cazar.

El día 9 se produce un trágico suceso, una lancha que había salido a hacer aguada zozobra por las violentas corrientes del río Deseado y perecen siete de sus tripulantes. Cuatro marineros sobreviven y son recogidos por un bote de la playa desde la que habían llamado la atención de la corbeta con sus gritos. Clairac lamenta en su informe estas pérdidas de vidas humanas, pero omite toda información sobre las causas del accidente y los responsables del mismo. A las ocho de la tarde regresa la lancha de José de la Peña, informando que habían encontrado en varias ensenadas e islotes barracas montadas por los ingleses con la lona de sus buques, muchas vasijas llenas de aceite, cueros de lobos en sal, un almacén de piedra, duelas de pipería, cuarterolas y vasijas de aceite. En una ensenada había hallado también lo que debía ser el «cuartel general» de los pescadores ingleses, pues tenían allí una gran barraca y dos grandes calderos de hierro con sus fogones, para la obtención del aceite.

Entre todos estos sucesos y reconocimientos llega el día 11, y con él, el final del plazo previsto para que los buques ingleses se hagan a la mar. Se presenta en la corbeta el capitán Thomas Middleton, del bergantín *Sappho*, suplicando a su comandante la entrega de, al menos, quinientas libras de bizcocho ordinario, pues carecían por completo de él y era un complemento indispensable de toda dieta marinera. Clairac determina acceder a tal petición y le entrega cinco sacos, que contenían 535 libras (246 kilos), de los que transportaba el bergantín *Belén* para Puerto Soledad en las Malvinas. Son pagadas al precio corriente más un diez por ciento, recargo que tenían todos los productos comprados en el archipiélago. El dinero es entregado al contador de la corbeta. A las doce zarpa el bergantín, saludando con siete cañonazos el pabellón español y perdiéndose en lontananza nueve horas más tarde.

Al día siguiente, viendo que la fragata *Isabel Margarita* seguía sin hacerse a la mar, envía Clairac, siguiendo su costumbre de continuar en la nave capitana y enviar a sus subordinados a parlamentar con los ingleses, a un oficial de guerra. Como respuesta, tal vez para evitar que el oficial

español subiera a bordo y tuviera ocasión de echar un vistazo a la cubierta, el capitán inglés se embarca en un bote con el que le sale al encuentro, ambos se dirigen a la corbeta española y suben a bordo. Una vez allí, solicita a su comandante un par de días más para recoger cinco mil cueros, vasijas llenas de aceite, utensilios para la elaboración de ambos productos y nueve hombres de su tripulación que estaban por aquellos parajes, en las inmediaciones de la isla de los Reyes. Clairac accede advirtiéndole de que una vez transcurridos esos dos días deberá zarpar sin dilación ni excusas, sin abusar más de su condescendencia. Este mismo día, 12 de abril, envía Clairac otra lancha al mando del piloto de la corbeta Diego Villegas para que levante un plano exacto de Puerto Deseado. A la mañana siguiente se envía un pequeño bote a la costa para que corte pasto para las reses que formaban la «carne de dieta» embarcada. Aprovechan la ocasión tres hombres para desertar, sin que sea posible hallarlos. Clairac toma algunas declaraciones sin esclarecer apenas nada: tan sólo que cada desertor se había llevado seis galletas y que uno de los fugados, portugués, había dicho ser práctico terrestre de San Julián, como insinuando que habría desertado para incorporarse a la tripulación de algún mercante que hiciese esa ruta, trabajo sin duda más cómodo y mejor pagado que el de simple marinerito en la Real Armada, aunque pocos creían a un hombre que había dado muestras de ser un embustero. Ironías del destino: la tripulación de Clairac pierde un marinerito portugués el día 13 y, ese mismo día, se incorpora otro: se trataba de un marinerito de la misma nacionalidad naufragado en la Isla de Buena Vista, una de las del archipiélago de Cabo Verde, que había sido recogido por la fragata inglesa. Siendo su voluntad volver con los católicos, el capitán Middleton se lo remitía a Clairac.

El día 14, el capitán inglés envía un escrito exponiendo que estaba pronto para dar la vela. Los españoles echan en falta una pequeña balandra que no se ha incorporado a la fragata. Para disponer de tiempo y averiguar su paradero comunican al inglés que se dan por enterados de su escrito y que aguarde a que se le dé el permiso pertinente. Sin pérdida de tiempo ordena a José de la Peña que con doce hombres se dirija al paraje en que operaba la balandra para que exigiera a sus tripulantes su inmediato regreso a la fragata y para que de paso, sin abandonar ni desviarse del principal objetivo, esto es, el regreso de la balandra, observase y tomara nota de esos parajes y pequeñas ensenadas. Este mismo día Clairac decide reorganizar las tripulaciones, ya que por la pérdida de siete marineritos en el trágico accidente en el río y por la deserción de otros tres, se encontraba la corbeta algo escasa de personal; ordena, por tanto, embarcar a siete hombres del *Carmen* y a tres del *Belén* en la nave capitana.

El día 15, a las tres de la madrugada, prescrito ya el plazo extra que diera Clairac a la fragata *Isabel Margarita*, retorna la balandra, con cinco mil cueros de lobos. A las cuatro de la tarde regresa José de la Peña informando de la inmediata obediencia de la balandra al serle ordenado el regreso. El día 16, a las nueve de la mañana, cuatro días y nueve horas después de que expirara el primer plazo dado por el comandante español, zarpan por fin la fragata y al poco rato la balandra, perdiéndose de vista a las cuatro horas de partir.

En ese mismo instante empiezan los preparativos para la operación de «tierra quemada», es decir, para destruir metódicamente, hasta el punto en que sea imposible la reparación o reutilización, todos aquellos objetos e instalaciones que hubiesen dejado los ingleses tras su morosa salida. Además de esa destructiva labor, las instrucciones reclaman el levantamiento de un plano preciso de esas costas y de los asentamientos ingleses. José de la Peña volvió a ser el encargado de esta nueva misión. Lo primero que hizo fue dirigirse al principal asentamiento inglés, donde destruyó e incendió concienzudamente la barraca y el almacén de piedra, los calderos, los fogones y todas las duelas y vasijas. Muy cerca de los fogones observaron los hombres de De la Peña tierra recientemente removida, excavaron allí y al poco aparecieron dos cañones de hierro del calibre de a tres con sus cureñas. Las queman y clavan los cañones, es decir, los inutilizan mediante la perforación de la recámara con un clavo de acero golpeado con un mazo. Los entierran separadamente y alejados de donde los hallaron.

Una vez cumplida la misión en Puerto Deseado, era obligación de los marinos continuar la expedición rumbo a la Bahía de San Julián y la desembocadura del Río Santa Cruz, pero la pérdida de la lancha de la corbeta *Santa Elena* en el accidente en el que perecieron siete marineros hacía difícil este empeño. Ante esta delicada situación, Clairac convoca el día 18 una junta de oficiales y pilotos que decide unánimemente (lo que recalca el comandante en su informe para no afrontar él solo la responsabilidad de tal decisión) suspender la expedición y dirigirse directamente al destino que tenían asignado una vez finalizada la misma: Puerto de la Soledad, en las Islas Malvinas.

Para dar por finalizada esta importante expedición sin haber cumplido sus principales objetivos, decisión muy grave, pues podría interpretarse como negligencia y desafección al real servicio, los oficiales, por boca de Ramón de Clairac, arguyen que para atracar en San Julián y Santa Cruz era necesario sortear sus fuertes corrientes, provocadas por las mareas y peligrosas barras (bancos o bajos de arena que pueden dificultar mucho la

navegación), para cuya consecución era imprescindible hacer ciertas operaciones: «largar cables dejándolos aboyados, tender espías, enmendarse y otras maniobras de esta naturaleza en que es indispensable valerse del auxilio de una lancha». A este inconveniente se añadía lo avanzado de la estación, cerca del duro invierno austral de estas latitudes, en las que predominan vientos fuertes y contrarios para fondear en las ensenadas de San Julián y Santa Cruz.

En la relación que envía Clairac al Marqués de Loreto, virrey del Río de la Plata, consciente el marino de que no ha cumplido a la perfección los objetivos marcados para su expedición, lamenta profundamente esta contrariedad que él atribuye a la casualidad. Recuerda otros servicios prestados a satisfacción de sus superiores y concluye ofreciéndose para cumplir con el mayor sacrificio y celo cuantas otras comisiones se le confiaran. Posteriormente tuvo Clairac buen cuidado en dejar bien claro que ese fracaso no era atribuible a su responsabilidad. En su expediente personal adjunta varios oficios firmados por sus superiores en los que éstos exoneran al entonces capitán de fragata del fracaso parcial de la expedición ⁵².

El 20 de abril, unos días antes de abandonar Puerto Deseado, un destacamento mandado por los pilotos De la Peña y Acosta verificó una última comprobación: remontaron un trecho del río Deseado y echaron un vistazo a una salina; allí encontraron una porción de sal extraída y cubierta con una vela y algunos restos que incendiaron. También hallaron una botella que contenía un pliego escrito en inglés que fue entregada a Clairac. Seguramente no contenía nada de interés, pues el comandante de la expedición ni siquiera menciona el hecho en su informe.

Tal y como estaba previsto, Clairac se dirige con su corbeta a las Malvinas a relevar al gobernador Pedro de Mesa y Castro, mientras los bergantines deben seguir la derrota hacia el sureste para intentar localizar la fantasmal isla de Pepys, empeño en el que, inevitablemente, fracasarían. El piloto José De la Peña, a la sazón comandante del *Carmen y Ánimas*, redactó un informe de esta pesquisa ⁵³, en donde da cuenta de varias incidencias durante la navegación: soplaron en su transcurso vientos fríos y de dirección variable con la suficiente fuerza como para desviar a menudo a los bergantines del paralelo que debían seguir y de donde supuestamente se hallaba la isla. La visibilidad se vio disminuida por las persistentes neblinas. Por todo ello De la Peña no llega a desmentir su existencia, pues los

⁵² A.M.D.A.B. Cuerpo General de la Armada. Asuntos personales. Legajo 273.

⁵³ GÓMEZ LANGENHEIM, A., *Elementos para la historia ...* Pág. 120-121.

resultados no le parecieron concluyentes. Aparte de esto, auxiliaron a una fragata particular que andaba escasa de víveres y que llevaba más de cuatro meses en alta mar en el curso de una travesía con origen en Cádiz y destino en Lima. El comandante del bergantín *Carmen* le proporcionó bizcocho y carne, rehusando generosamente cobrar cantidad alguna, y contentándose con la firma de un recibo por parte del capitán de la fragata. Finalmente, tras haber navegado 13 días y no haber podido dar con la isla, y persistiendo las adversas condiciones climáticas, resolvieron De la Peña y Acosta regresar. El *Belén* logró arribar en pleno temporal a Buenos Aires el 26 de mayo, y el *Carmen* y *Ánimas* tres días después.

Nos detendremos en este momento para explicar la historia de esta isla imaginaria. En el mes de diciembre de 1683 el capitán Cowley, corsario inglés al mando de un buque de 40 cañones que acababa de apresarse en la costa de Guinea, avistó por los 47° de latitud sur una isla desconocida y deshabitada, a la que llamó Pepys, en honor de Samuel Pepys, secretario del duque de York, almirante de Inglaterra, quien dos años después accedería al trono británico con el nombre de Jacobo II. La describía de la siguiente manera:

«Seguimos navegando al SO. hasta los 47° de latitud. Entonces avistamos al oeste una isla desconocida y deshabitada, a la que llamé Pepys. Se puede hacer cómodamente aguada y leña. Su puerto es excelente, y capaz de recibir con seguridad a mil buques. Vimos una gran cantidad de aves en esta isla, opinamos que el pescado debía abundar en sus costas, por estar rodeadas de fondo de arena y piedra»⁵⁴.

No gozó de gran crédito el relato de Cowley, a lo que tuvo que contribuir la omisión de la mayor parte de las noticias relativas a la isla que se hizo en la publicación de su diario de a bordo. A pesar de ello, años después, a la hora de fijar los objetivos de la expedición de John Byron, se tuvieron en cuenta por el Almirantazgo inglés las opiniones que incluyó Anson en la relación de su viaje relativas a la necesidad de localizar y colonizar esta isla como uno de los puntos, junto a las Malvinas, cuya posesión sería imprescindible para controlar los estratégicos pasos de Magallanes y cabo de Hornos y servir de enclave de refresco y avituallamiento de las naves inglesas que siguieran esos derroteros. Era considerada la isla por el Almirantazgo como posesión británica por haber sido marinos de esta nacionalidad los primeros, supuestamente, en descubrirla. Byron,

⁵⁴ CARRETERO, Andrés. M. y ANGELIS, Pedro de, *Colección de Obras y Documentos...*, vol. 8-B, págs. 819-837.

después de buscarla con método y sin éxito, concluyó que lo que habría divisado en realidad Cowley habrían sido las islas Malvinas. Esta opinión la compartirían otros marinos posteriores. El problema es que las Malvinas se encuentran 4° más al sur que el avistamiento de Cowley. En el diario del segundo viaje de Cook éste expresa la misma opinión. En cuanto a los bosques que dijo haber visto Cowley, Byron sospecha que tomó por bosques lo que en realidad era una inmensa cantidad de espadañas y juncos, cuyos tallos, altos y compactos, presentan a la distancia el aspecto de un bosque, tal y como puede ocurrir al divisar las Malvinas. El hecho de que los franceses en 1764 cometieran el mismo error, según se desprende de la narración que hizo el Abad Pernetty, confirmaría la hipótesis de Byron.

Todas las grandes expediciones que atravesaron el Atlántico Sur en el siglo XVIII intentaron hallarla en la latitud en que la había situado Cowley. Cook en su primer viaje la buscó infructuosamente, aunque en su relato hay un dato que podría explicar este malentendido geográfico: «... ocupados en observar si apercibiríamos la Isla Pepys, creímos por algún tiempo ver una tierra al E. y nos dirigimos a ella. Se pasaron más de dos horas y media antes de convencernos que lo que habíamos visto no era más que una neblina a la que los marineros llaman "Tierra de bruma"». He aquí dos posibles causas que explicarían los casos de puntos geográficos inexistentes como la Tierra de Davis, la isla Grande o la isla de Pepys: una confusión con otras islas debida a imperfecciones en los mecanismos de estima de la longitud o fenómenos ópticos. La Pérouse y Bouganville en sus tres viajes también la buscaron sin resultados y afirmaron categóricamente que no existía.

En 1771 hubo un avistamiento español de una isla por parte de José Antonio Puig, piloto de la fragata particular *San Francisco de Paula*, alias *La Catalana*. La isla fue bautizada con este sobrenombre. Así describe el hallazgo:

«Considero que tendrá dicha isla de NO-SE según lo que vimos, de 5 a 6 leguas... y según mi navegación la hallo situada en la latitud de 318 grados 13 minutos según el meridiano de Tenerife distando de la punta del NE de esas islas Malvinas 89 leguas al N directo y 102 leguas de Cabo Blanco al E cinco grados NE... mucho sentí el no poder entrar a reconocer lo que ella contenía, solo por tener la dicha de poder dar a v.s. (Felipe Ruiz Puente, gobernador de Buenos Aires) una noticia más individual... a cuya isla he puesto por nombre 'La Catalana' » .

Una vez que puso Puig su avistamiento en conocimiento de las autoridades de marina, Jorge Juan, a quien se encargó un informe, la identificó como la isla de Pepys, teniendo en cuenta que su contorno coincidía con

el dibujado por Puig y que los datos de latitud, longitud, rumbos y distancias se aproximaban razonablemente a los aportados por Cowley casi 90 años antes ⁵⁵.

El ministro de Marina, Julián de Arriaga, encargó mediante correo desde España al gobernador de Buenos Aires, Felipe Ruiz Puente, siete meses después del hallazgo de Puig, la organización de una expedición para desembarcar en la isla Catalana-Pepys, reconocerla a fondo, evaluar sus posibilidades agrícolas y ganaderas, hacer siembras experimentales de cereales y legumbres y colocar una cruz con la correspondiente inscripción acreditando la propiedad española. En lugar de zarpar desde Las Malvinas, más cercanas, para mayor reserva, debía darse a la vela desde Buenos Aires. Dos días después rectifica Arriaga su decisión y escribe una nueva carta en la que, sin argumentar los motivos, indica a Ruiz Puente que «No haga uso de las órdenes... y que consiguientemente no se dé V.S. por entendido del asunto». Tras los frustrados intentos de ilustres navegantes como Cook, Bouganville o La Pérouse de localizar la isla de Pepys, empezó a darse por sentado a finales del siglo XVIII su inexistencia, pero aún en 1823 De Angelis creía que la tal isla existía y que aún no había sido hallada por lo difícil de la navegación en aquellos mares ⁵⁶.

Volviendo a la expedición de Clairac, recordemos que uno de los principales objetivos de la misma fue el levantamiento de planos. En el Museo Naval de Madrid se conservan tres de Puerto Deseado elaborados en esta expedición, todos ellos salidos de la mano del segundo piloto de la Real Armada Diego Villegas ⁵⁷.

El primero de ellos está numerado por el Museo Naval con la signatura 48-A-2. Su escala gráfica es de una milla, que equivale a una escala decimal de 1/13.440 (1/37.800 en la reproducción, reducida al 35.6% de su tamaño original). Una imagen de media lis lo orienta, el relieve está representado con números de sonda e ilustrado con un lavado en verde y ocre. Incluye una clave toponímica y su tamaño es de 36 x 35 centímetros. La leyenda que lo acompaña dice así: «Plano del fondeadero en que estuvo en el Puerto Deseado el comboy del mando del capn de fragata de la RI Armada Dn Ramón de Clairac levantado de fin de año pr el segundo piloto de la armada Dn Diego Villegas. sucede el fluxo maximo a

⁵⁵ CARRETERO, Andrés. M. y ANGELIS, Pedro de, *Colección de Obras y Documentos...*, vol. 8-B, págs. 839-843.

⁵⁶ CARRETERO, Andrés. M. y ANGELIS, Pedro de, *Colección de Obras y Documentos...*, vol. 8-B, págs. 819-823.

⁵⁷ M.N. Ms. colección cartográfica. Planos 48-A-8, 48-A-2 y 48-A-3.

la 1 de la tarde subiendo el agua 26 pies ingleses los numeros de la sonda son brazas de 6 pies». Una clave numérica señala los siguientes puntos en la carta:

- | | |
|---------------------------|-------------------------------------|
| 1.- Punta del Arenal | 4.- Y(s)la y Restinga de los Leones |
| 2.- Piedra del inglés | 5.- Punta del Torreón |
| 3.- Y(s)la de la Barranca | 6.- Torreón. |

Se señalan en el plano los lugares donde se hallaban la fragata y el bergantín ingleses y la corbeta y bergantines españoles.

El segundo plano (signatura 48-A-3) tiene unas dimensiones de 38 x 28 centímetros. Su escala gráfica es de un tercio de milla, que equivale a una escala decimal 1/13.190 (1/29.968 en la reproducción). Orientado con media lis, el relieve está representado con números de sonda, lavado en verde y ocre, con cartela decorada. Indica la situación del fondeadero. Su leyenda es prácticamente idéntica al anterior.

El tercer y último plano (signatura 48-A-8) es el menos decorado, sin que esto quiera decir que los otros dos sean un primor del arte cartográfico. La información que contiene se refiere únicamente a la parte marítima, sin destacar de tierra firme nada más que una formación rocosa en forma de torreón que recibe ese mismo nombre. Se menciona esta roca eminente ya que puede servir de punto de referencia a los navegantes. Todo esto hace suponer que se trata de una carta destinada únicamente a usos náuticos. Su tamaño es de 36.5 x 26.8 centímetros. Lavado en verde y ocre, incluye números de sonda y fondeaderos.

Clairac ordenó a De la Peña levantar planos de los campamentos ingleses, éstos no se encuentran en el Museo Naval, tal vez por su naturaleza militar. Esta institución sólo alberga documentos de tema naval (planos de puertos y astilleros, derroteros, etc...) heredados del antiguo Depósito Hidrográfico.

Hasta aquí, la relación de los hechos. Ahora corresponde hacer un análisis de los mismos para extraer las oportunas conclusiones. Lo primero que salta a la vista es la modesta dimensión de los resultados de la empresa si la comparamos con las grandes expediciones como las de Córdoba y Malaspina, que también recalaron en las costas patagónicas. Estos resultados responden a los fines que se persiguen: no se pretende levantar grandes mapas ni hacer descubrimientos científicos, sólo quiere imponer la soberanía española en un lugar y un momento en que está cuestionada e inspeccionar el territorio. Los acontecimientos más importantes sólo se desarrollan en el plazo de un mes y un día: del 19 de marzo al 20 de abril, aunque hasta el 4 de mayo no pudieron zarpar de Puerto Desea-

do en dirección a las Malvinas y hasta finales de ese mismo mes no arribaron a Buenos Aires los bergantines después de su infructuosa búsqueda. Si la expedición hubiera proseguido hasta cumplir todos los objetivos propuestos, habría durado mucho más, pero hay que recordar cómo quedó truncada por la pérdida de la lancha.

Aunque hemos definido los resultados obtenidos como modestos, desde cierto punto de vista la empresa contó con unos grandes medios: una corbeta forrada en cobre y dos bergantines muy marineros, con su artillería y sus dotaciones completas. Recordemos que Malaspina contó básicamente con dos corbetas, Antonio de Córdoba dispuso de una fragata en su primera expedición y de dos paquebotes en la segunda, Elizalde navegó con una corbeta y un bergantín. Por todo ello se podría afirmar que la expedición de Clairac fue una de las que contó con más medios de todas las enviadas al litoral patagónico, aunque bien es cierto que buena parte de la capacidad de carga de los navíos se usó para llevar pasajeros, víveres y pertrechos a las Malvinas y no para atender las necesidades de la exploración. Se observa un uso de los recursos sensato. Se aprovecha un viaje y unos navíos que de todas formas debía comandar Clairac para el relevo en el gobierno de las Malvinas, se les hace zarpar un par de meses antes de lo previsto y así se verifica esta expedición, sin necesidad de armar y aprontar unos bajeles «ex-profeso». La tripulación tiene un elevado nivel: dos de los cuatro pilotos (De la Peña y Bedriñana) presentan brillantes trayectorias profesionales y una gran experiencia en la navegación por esos mares. Acosta, sin ser tan sobresaliente, es un buen y experimentado marino, y de Villegas no dispongo de datos como para evaluar su capacidad.

Es sumamente interesante la sutil relación de fuerza que se establece entre los marinos españoles e ingleses. Por una parte, los españoles están enrolados en barcos militares poderosamente armados y su misión es imponer la soberanía española en unas costas que todos los tratados internacionales reconocen como españolas; en ese sentido, les asiste la fuerza y la razón jurídica. Por otra parte, los balleneros y loberos británicos están respaldados por una marina de guerra, como mínimo, doblemente poderosa que la española y pertenecen a una nación que suele imponer sus derechos e intereses en los mares, legítimos o no, con singular firmeza, incluso recurriendo a la guerra naval, técnica en la que se desempeñan con notable eficacia. Esto explica esa exquisitez en el trato, esa ayuda material que proporcionan casi sin rechistar a los ingleses, esa paciencia que transige en plazos que se alargan hasta que place a los ingleses levar anclas. Incluso cuando José de la Peña hace un reconocimiento de esas costas el día 7 de abril, a lo que tenía perfecto derecho como oficial de la

marina española, acuerdan entre todos si son preguntados (¿por quién?, ¿por los infractores ingleses?) declarar que van a cazar y pescar, aunque este engaño adquiere algo de sentido si tenemos en cuenta que De la Peña tenía orden de inspeccionar discretamente los campamentos ingleses para posteriormente destruirlos.

Por parte inglesa también se participa de esta sutil relación que, con la suficiente dosis de diplomacia y tacto, podía anular una posible tensión conducente a una escalada bélica. Se presentan los capitanes en la corbeta (especie de buque insignia de la flotilla) a presentar sus respetos al comandante español, las respuestas al cuestionario son lo más apaciguadoras posibles y al zarpar, saludan a los españoles con salvas de honor.

El relato de esta expedición también pone de manifiesto una notable solidaridad gremial, y aún más allá, humana, entre los hombres de la mar. La historia marítima registra episodios de gallardía y honestidad entre flotas enemigas. En muchas de las expediciones que he tenido ocasión de estudiar para mi futura tesis se observan detalles de esta naturaleza. En la comisión de Clairac, para concretar, señalaremos la recogida del naufrago portugués en una isla de Cabo Verde y la entrega a los españoles. El navío inglés lo recogió y el español lo aceptó con suma naturalidad, como una especie de pacto no escrito mutuo que estipula el ayudar a un naufrago de una nación «civilizada» cualquiera que sea la nacionalidad de éste. El auxilio que prestan los españoles a los ingleses para hacerse a la mar es ejemplar (más allá de las razones tácticas que aconsejan ese auxilio). Presta dieciocho marineros Clairac, les vende a un precio razonable (cuando hubiera sido muy fácil abusar de la débil posición del comprador) un alimento indispensable en toda larga travesía y otorga cómodos plazos de tiempo a la fragata y bergantín ingleses.

He observado un detalle tanto en esta expedición como en otras similares que he tenido oportunidad de estudiar. A menudo los barcos interrogados y controlados por las autoridades españolas suelen informar a éstas de la existencia de otros buques extranjeros que faenan en otros puntos e incluso les advierten de que se han establecido colonias, «con cien o doscientas mujeres», en alejados parajes. En este caso concreto, en las islas de Nueva Irlanda o de los Estados. Estas noticias suelen ser falsas o exageradas. No sé por qué las aportan, tal vez por ignorancia, o por colaborar con los españoles para obtener su indulgencia o buen trato, o como técnica de desinformación al enemigo, para que consuma recursos y tiempo en perseguir barcos inexistentes mientras los verdaderos faenan tranquilamente. Tampoco los españoles son fieles a la verdad. Les informan falazmente de que en el apostadero de Montevideo se están poniendo a punto

barcos para detener a los pescadores que infrinjan la soberanía española. Resulta un tanto inverosímil la amenaza: si esa era la intención del gobierno español; ¿por qué el mismo Clairac no procede a la detención inmediata de los ingleses?

Otra contradicción por parte española es la que se observa entre la exquisitez en el trato y la contundencia destructiva con las instalaciones pesqueras cuando los ingleses se han perdido de vista. Así nadie podría acusar a los españoles y no se daría opción a Inglaterra a elevar protestas diplomáticas, solicitar indemnizaciones o iniciar preparativos bélicos.

Es necesario señalar que es una táctica de dudosa probidad, pero perfectamente razonable, para entenderlo basta con reflexionar sobre los sucesos de las Malvinas en 1770 o en Nutka en 1791. En ambas ocasiones una contundente actuación militar española victoriosa puso en pie de guerra a la Armada británica y el gobierno de Madrid tuvo que recoger velas cediendo derechos y privilegios. Con todo esto quiero decir que era más efectivo y menos peligroso para los intereses españoles destruir instalaciones y pertenencias inglesas clandestinamente (siempre quedaba el cómodo expediente de inculpar a los indios en el destrozo), antes que emprender actos hostiles a plena luz y perfectamente identificables. Este juego del gato y el ratón, sin que sepa decir quién interpreta cada papel, incluye más engaños: el episodio de la esquiva blandita finalmente localizada por De la Peña induce a pensar que los ingleses pretendían fingir una retirada para, una vez marchados los españoles, retornar para continuar su campaña pesquera.

Una importante información sobre la escasa intensidad de la presencia española en esas alejadas costas aporta el relato de esta expedición. Se puede deducir que los ingleses estaban operando en las costas patagónicas desde hacía bastantes meses, quizá más de los que se desprende de las respuestas al cuestionario. Les había dado tiempo a cazar, desollar y extraer el aceite a miles de lobos marinos; bien es verdad que era fácil cazar a estos mamíferos de vida acuática, pero esa elevada cantidad no se obtenía en pocos días. También habían tenido tiempo, si es que no estaba construida antes, para montar una barraca con las lonas del barco, edificar un almacén de piedra e instalar dos fogones. De esto se desprende que el control español de estas costas era bastante laxo y esporádico.

El sistema español de controlar estas costas no desanimaba esta pesca ilegal, al no imponérseles multas ni requisas a los infractores. Existían muchas posibilidades de no ser importunados por patrulleras españolas; en caso contrario, suponía una contrariedad asumible en aras de hacer un buen negocio, el recoger todos los efectos y buscar otro discreto paraje para seguir faenando.

La actuación de Clairac no es demasiado lucida: pierde siete hombres y una lancha en un naufragio y a tres desertores, sólo inspecciona uno de los tres puertos asignados. Bien es cierto que la pérdida de la lancha supone un considerable obstáculo, pero tal vez un oficial más arriesgado o con más recursos hubiera improvisado una solución. Hay que recordar que los bergantines también disponían de botes y lanchas auxiliares. Quizá consiente demasiado a los ingleses, sobre todo a la calmosa fragata y tal vez se conforma demasiado con la información que le facilitan en sus respuestas al cuestionario. De cualquier forma, en el haber del comandante español figuran el control de Puerto Deseado y de los barcos que lo fondean, la obtención de una valiosa información de los parajes frecuentados por los ingleses, el levantamiento de planos, la expulsión de los intrusos, la destrucción de sus enseres y establecimientos y el haber resuelto una situación potencialmente conflictiva con tacto y diplomacia salvaguardando relativamente los intereses españoles.

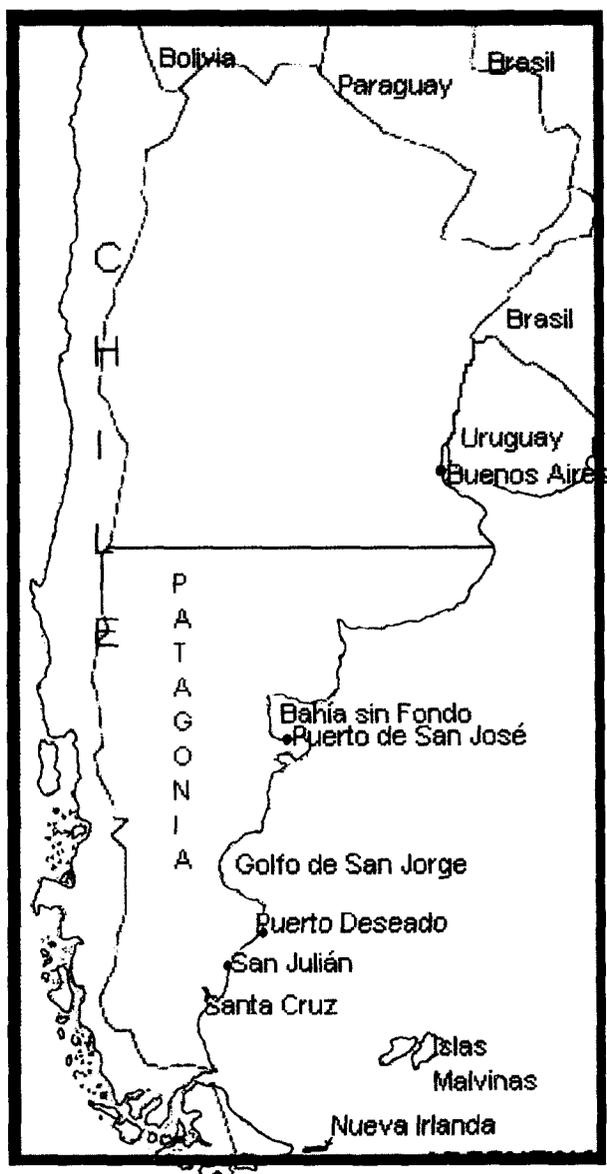
Hay un comportamiento de la burocracia de la Real Armada que desconcierta: la naturalidad con la que se asume la muerte de los siete marineros ahogados. No hay indemnizaciones, ni pensiones, ni informes detallados sobre el naufragio ni delimitación de responsabilidades ni búsqueda de los cadáveres; de hecho, en el informe que eleva Clairac a la autoridades de marina se menciona el incidente en un par de líneas, y sin mayores explicaciones, y sin ni siquiera un listado de las víctimas.

Si evaluamos los resultados hidrográficos y cartográficos de esta expedición habría que decir que son modestos, sobre todo si consideramos que no se efectuaron los levantamientos de planos en Santa Cruz y San Julián tal y como preveían las instrucciones. En cuanto a la calidad técnica y artística del trabajo de Villegas, no parece muy elevada, aunque supongo que suficiente para los fines eminentemente prácticos a los que pretendía atender. Se trataba de contar con los datos necesarios para que cualquier embarcación española pudiese fondear sin riesgo en este puerto patagónico.

Para finalizar, podríamos concluir que la administración virreinal rioplantense ante una serie de situaciones potencialmente peligrosas para los intereses españoles actúa proporcional y prudentemente. Envía una expedición que cuenta con personal cualificado y unos medios suficientes. Ésta consigue parcialmente sus objetivos. Dan la impresión estos hechos de un aparato político-militar que funciona con razonable eficacia y orden. Un pliego de instrucciones señala con precisión los objetivos a conseguir y el «modus operandi» a desarrollar y un informe detallado redactado por el responsable de la comisión informa a la superioridad de las incidencias

de la operación. Esta relación sobre un hecho puntual de la historia del Virreinato del Río de la Plata tendería a confirmar dos aspectos generales de la época: la existencia de una administración borbónica que habría alcanzado un alto grado de madurez, tanto en la metrópoli como en las colonias, aunque no tardarían en presentarse los primeros síntomas de la crisis finisecular en el reinado de Carlos IV; y la existencia de una serie de virreyes en el Río de la Plata que han pasado a la historia como responsables de un gobierno atento a los problemas concretos del territorio de su jurisdicción.

APÉNDICE TOPOGRÁFICO



En este mapa de Argentina se sitúan los enclaves que figuran en el texto. La línea de demarcación de la Patagonia está mucho más al norte de lo que hoy se considera el extremo septentrional de la región. Ello se debe a que en el siglo XVIII entendían por Patagonia la región que se extendía desde el cabo de San Antonio hasta el Estrecho de Magallanes.

