

---

Propuestas para el reconocimiento y exploración del río Negro en la costa patagónica a comienzos de la década de 1780, de Martín Gentinetta. *Revista TEFROS*, Vol. 17, N° 1, documentos, enero-junio 2019: 143-161. En línea: enero de 2019. ISSN 1669-726X

---

**Cita recomendada:**

Gentinetta, M. Propuestas para el reconocimiento y exploración del río Negro en la costa patagónica a comienzos de la década de 1780. *Revista TEFROS*, Vol. 17, N° 1, documentos, enero-junio 2019: 143-161.

---

**Revista TEFROS** es una Publicación del *Taller de Etnohistoria de la Frontera Sur*. Universidad Nacional de Río Cuarto, Argentina.  
**Contacto:** [tefros\\_ar@yahoo.com.ar](mailto:tefros_ar@yahoo.com.ar) **Página:** <http://www.hum.unrc.edu.ar/ojs/index.php/tefros/index>



Licencia de Creative Commons Reconocimiento-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Internacional  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

---

## **Propuestas para el reconocimiento y exploración del río Negro en la costa patagónica a comienzos de la década de 1780**

## **Proposals for the recognition and exploration of Río Negro (River Negro) on the Patagonian coast in the early 1780s**

## **Propostas para o reconhecimento e exploração do rio Negro, na costa patagônica, no início da década de 1780**

Martín A. Gentinetta

Departamento de Historia, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto.  
Centro de Investigaciones “María Saleme de Burnichon”, Facultad de Filosofía y Humanidades,  
Universidad Nacional de Córdoba, Argentina

Fecha de presentación: 10 de noviembre de 2018

Fecha de aceptación: 22 de diciembre de 2018

### **RESUMEN**

Se presenta para su análisis un informe que contiene dos propuestas para llevar adelante un viaje de exploración del río Negro. El objetivo de este proyecto era comprobar la navegabilidad del mismo y averiguar dónde se ubicaba su nacimiento, que se creía se encontraba muy cercana a la ciudad de Valdivia. Por un lado, las necesidades de defensa de la costa patagónica impulsaron este proyecto, pues se temía que los ingleses, en primer lugar, pudieran aprovecharse de las ventajas de un río que los llevase tierra adentro, hacia Chile y Mendoza.

Se esperaba, además, que, comprobado el curso del río y sus características, utilizarlo para facilitar las comunicaciones con Chile y, particularmente, contar con una salida más rápida al océano Pacífico, evitando la ruta del cabo de Hornos.

**Palabras clave:** costa patagónica; siglo XVIII; marinos borbónicos; río Negro.

### **ABSTRACT**

This article analyses a 1782 report containing two main proposals to carry out a voyage of exploration of río Negro (river Negro), after founding the fort of Carmen del Río Negro. The objective of this project was to check the navigability of this watercourse and to find out its source, which was believed to be very close to the city of Valdivia. For one thing, this project was driven by the need to defend the Patagonian coast, as it was feared that the English could first take advantage of a river that would take them inland to Chile and Mendoza. For the other thing, it was hoped that, after the course of the river and its features were once verified, the river was to be used in order to facilitate the communication with Chile and, particularly, to have a faster exit route to the Pacific Ocean, thus avoiding the Cape Horn route.

**Key words:** patagonian coast; eighteenth century; borbonic sailors; río Negro.

### **RESUMO**

É apresentado um informe contendo duas propostas para levar adiante uma viagem de exploração ao rio Negro. O objetivo deste projeto era comprovar a navegabilidade daquele rio e averiguar onde estava sua nascente, supostamente próxima à cidade de Valdivia. Por um lado, as necessidades de defesa da costa patagônica impulsionaram este projeto, pois se temia que os ingleses pudessem se aproveitar das vantagens de um rio que levasse terra adentro, até o Chile e Mendoza. Também era esperado, uma vez comprovado o curso do rio e suas características, utilizá-lo para facilitar as comunicações com o Chile e, particularmente, contar com uma saída mais rápida ao Oceano Pacífico, evitando a rota do Cabo Horn.

**Palavras-chave:** costa patagônica; século XVIII; marinheiros borbônicos; río Negro.

### **INTRODUCCIÓN**

Los contextos conflictivos que signaron el siglo XVIII fueron delimitando un escenario particular en la costa patagónica. A mediados de la centuria, la firma del Tratado de Madrid

entre las coronas ibéricas de Portugal y España (1750) señaló un cambio significativo en las políticas de defensa y conservación territorial de la Monarquía hispánica. A partir de este acuerdo, se hizo urgente y necesario la ocupación efectiva de la extensa costa patagónica y el archipiélago malvinense. Esa fue la consecuencia más relevante que derivó de la manera de aplicar el principio jurídico del *uti possidetis*. El *uti possidetis iuris*, o derecho de posesión en virtud del descubrimiento, que se había fijado en el acuerdo de Tordesillas, fue reemplazado por el *uti possidetis facti*, o derecho de posesión de hecho, a favor de quien ocupaba efectivamente un territorio.

Junto a este cambio en el derecho, y a raíz justamente del mismo, la presencia de potencias extranjeras en el Atlántico sur austral revestían una amenaza creciente para la integridad territorial de la Monarquía, comenzando con su principal competidora, Inglaterra.<sup>1</sup> Las monarquías europeas pretendían incursionar en el litoral patagónico y en Malvinas, con miras a construir pequeños asentamientos de apoyo y abastecimiento a los navíos en su derrotero hacia el Pacífico sur. Éstos debían facilitar además las actividades comerciales ilícitas y la explotación pesquera de ballenas, leones y lobos marinos. También existía el temor de que las parcialidades indígenas no sometidas apoyasen a los extranjeros para atacar las posesiones hispánicas.<sup>2</sup> Para la Monarquía y sus agentes, se hacía así indispensable el anudamiento de un trato amistoso con los indios de la costa patagónica, de manera de desarticular cualquier entendimiento entre éstos y los ingleses; a lo que se sumaba que una política de «buenos vecinos» aparecía como una condición necesaria para asegurar la viabilidad y supervivencia de los fuertes y enclaves poblacionales que se fueron fundado sobre la costa luego de 1778 (Lázaro Ávila 1996 y 1998; Weber, 2007; León Solís, 1982 y 1994).

La Monarquía borbónica decidió llevar adelante la ocupación efectiva de la costa patagónica en 1778.<sup>3</sup> Para ello se puso en marcha un proyecto cuyas directrices estaban contenidas en una orden reservada que el conde de Floridablanca envió al virrey Juan José de Vértiz.<sup>4</sup> Las directivas proponían la creación de cuatro establecimientos a lo largo del litoral patagónico: dos enclaves principales, uno en la bahía de San Julián y el otro en la Bahía sin Fondo (Península Valdés) y dos fuertes secundarios, de carácter militar, que sirvieran de apoyatura a los primeros y reforzaran la presencia hispánica en diferentes puntos de la costa. El plan incluía también el mandato de que se realizaran expediciones con el objetivo de determinar los puntos apropiados para la erección de los asentamientos. Una vez hallados

estos sitios, debía continuarse con la exploración y cartografiado de la zona y con la descripción de sus recursos, de las comunidades indígenas locales y de cualquier otro aspecto relevante, para el mejor conocimiento y defensa del territorio.

La expedición partió desde Montevideo en diciembre de 1778, al mando de Juan de la Piedra y Francisco de Viedma. Se dirigió a la Bahía sin Fondo, donde luego de unos meses infructuosos por levantar el primer asentamiento, motivado en primer lugar por la escasez de agua dulce, se decidió que el lugar apropiado para construir uno de los enclaves principales era en la desembocadura del río Negro. A esta conclusión se llegó luego del informe de Villarino,<sup>5</sup> quien fue comisionado para indagar sobre las condiciones donde el río Negro desaguaba en el Atlántico y así determinar la aptitud del terreno y calidad de sus aguas, mientras el grueso de la expedición permanecía en la bahía sin Fondo. Ante las dificultades naturales, se decidió entonces el traslado al río Negro, mientras que en el lugar original previsto en la real Orden quedó erigido un pequeño fuerte militar, nombrado San Josef.<sup>6</sup>

En abril de 1779 se fundó el fuerte del Carmen del Río Negro, en la margen sur del río. Las frecuentes crecidas y el desconocimiento inicial del régimen del mismo generaron, al comienzo, inundaciones que obligaron al traslado del fuerte a la banda norte, donde quedó asentado de manera definitiva. La ocupación de la zona se vio favorecida con la llegada de colonos, que dieron lugar a los primeros ensayos de desarrollo agrícola para el sustento de la población, sumada a la presencia de militares. Logrado este primer objetivo, se hubo de avanzar en la adquisición de conocimientos precisos de la región y del curso del río Negro, de acuerdo a las exigencias para asegurar su defensa, por una parte. Por la otra, se hacía necesario verificar algunas creencias extendidas en el período, entre las que destacaba que el río Negro era navegable hasta su nacimiento, allende la Cordillera, y que, por tanto, era posible llegar a través de él o uno de sus afluentes a la ciudad de Valdivia. De este modo, se podría contar con una ruta de comunicación hacia Chile y el Pacífico más directa y que permitiera evitar el cabo de Hornos, con los riesgos que implicaba la navegación hasta allí.

### ***REFLEXIONES SOBRE EL DOCUMENTO***

El documento cuya transcripción se presenta está conservado en un legajo de la colección «Biblioteca Nacional» del Archivo General de la Nación (Argentina) que contiene documentos relativos a la exploración y ocupación de la costa patagónica y el archipiélago de

las Islas Malvinas. Dentro de esta colección se encuentran varios legajos consecutivos cuya unidad temática está relacionada con los territorios del atlántico austral patagónico en el siglo XVIII. El estado de conservación es muy bueno.

El mencionado documento es un informe que da cuenta de dos proyectos para llevar adelante una expedición de reconocimiento del curso del río Negro –conocido también en el período como río del Sauce–, que desagua en el océano Atlántico en la zona norpatagónica a los 41° 01' de latitud sur.<sup>7</sup> Si bien el documento no está firmado ni fechado, a partir de su contenido y de situarlo en relación con otros informes, puedo decir con certeza que su autor fue el piloto Basilio Villarino y datarlo aproximadamente entre abril y septiembre de 1782. En primer lugar, Villarino estuvo al frente del viaje de exploración de este curso de agua, que dio comienzo el 28 de septiembre de 1782 y culminó el 25 de mayo del año siguiente.<sup>8</sup> El reconocimiento se hizo siguiendo las recomendaciones contenidas en el documento que aquí presento, de acuerdo al «primer medio» descrito por el autor.

En segundo lugar, la pieza de archivo objeto de este trabajo está adjunta a un pedido de informes que el superintendente del fuerte del Carmen del Río Negro, don Francisco de Viedma, cursó al piloto Villarino. En él le solicitaba un estado de situación sobre las dificultades de navegación en el ingreso al río Negro por su boca y de los puertos de San Antonio<sup>9</sup> y San Josef y de las condiciones generales de defensa de estos tres enclaves frente a una posible incursión de fuerzas enemigas de la Corona. La respuesta que ofreció el piloto fue extensa y abordó diferentes cuestiones relativas a la situación defensiva de estos puntos y de la costa patagónica en su conjunto y, al mismo tiempo, propuso una serie de acciones orientadas a asegurar la conservación de este territorio. A continuación de dicho informe, se encuentra el escrito que contiene las dos propuestas a seguirse para el atento relevamiento del curso del río Negro. De la lectura del conjunto documental, considero que las «propuestas» fueron anexadas por el propio piloto Villarino como manera de completar sus reflexiones sobre la defensa de la región, donde la necesidad de conocimiento exhaustivo del terreno resultaba una premisa indispensable.

Esta especie de anexo con los dos posibles itinerarios resulta así una ampliación a las reflexiones que Villarino ya había incluido en su respuesta a Viedma. El análisis realizado por el piloto enfatizaba el principio de la posesión efectiva de los territorios –el *uti possidetis facti*– que debía hacerse mediante la ocupación efectiva del espacio con poblaciones estables

y presencia militar permanente. Para sustentar su posición, Villarino reflexionó minuciosamente sobre el déficit defensivo de la región, a lo que agregó una pormenorizada descripción de las características de los terrenos y de los recursos naturales que podían aprovecharse y servir de sustento a los pobladores. Sin embargo, el eje vertebrador era el aspecto geopolítico, que se traducía en dos cuestiones principales. Por un lado, la vulnerabilidad e indefensión de los puertos naturales y, por el otro, el manejo y control de determinados parajes del río Negro, usados como pasos por los indígenas entre el área pampeano-bonaerense y Chile para el comercio y traslado de ganado vacuno y caballar (Mandrini, 1993; Mandrini y Ortelli, 2006).

De acuerdo al registro que había llevado adelante Villarino, el puerto de San Josef carecía de cualquier defensa natural y resultaba un lugar propicio para la instalación de un enclave enemigo inglés (o de otra potencia europea), desde el cual podrían dirigir incursiones tierra adentro, poniendo en riesgo a Mendoza y Valdivia, y hacia la fachada atlántica norte, es decir, hacia el río Negro y Buenos Aires. Este marino fundamentaba la evaluación en su propia experiencia, basada en la facilidad con la que había entrado y salido numerosas veces de ese puerto con embarcaciones de mediano y pequeño porte. Villarino aducía que, si una escuadra enemiga se establecía en el puerto de San Josef, el fuerte del río Negro quedaría a merced de ellos, ya que en medio día se podía recorrer la distancia que separaba ambos puntos de la costa dado que el ingreso a la boca del río Negro no ofrecía ninguna dificultad:

En las embarcaciones que están entrando y saliendo de este río [Negro], y navegan desde él a Buenos Ayres, no tengo yo la menor dificultad en navegar con ellas á Europa y á qualquiera parte del globo, pues son suficientes para ello. Del mismo modo, embarcaciones de igual porte pueden venir de qualquiera parte del globo al puerto de San Josef, conducidas por los enemigos: y viniendo estas acompañadas de algunos navios, que traigan lo necesario para lo que quieran intentar al puerto de San Josef, de allí con muchisima facilidad pueden venir á este río con las embarcaciones, dejando los navios asegurados en dicho puerto...<sup>10</sup>

Junto a la urgencia que conllevaba la desprotección de estos puertos, Villarino se excusaba de hablar en su informe de la realidad del puerto de San Antonio, pues consideraba que la eventual pérdida de San Josef y el río Negro podían acarrear una completa desestabilización defensiva del área patagónica. Paralelamente, el piloto consideraba un segundo problema: que los indios pudieran aliarse con los enemigos y franquearles el ingreso tierra adentro, hacia la

cordillera, y unirse así en un combate contra los españoles. Por esa razón, Villarino se mostraba de acuerdo con las precauciones que había adoptado el Superintendente Viedma de establecer una guardia permanente en el paraje del río Negro que llamaban Choelechel (hoy Choele Choel), distante unos kilómetros del fuerte:

La guardia que vuestra merced ha proyectado en el Choelechel, debe vuestra merced tener presente que, además de ser útil para contener los indios, lo mas importante de ella, y por donde en mi juicio se hace absolutamente necesaria, es porque sirve para tener a los indios retirados de las orillas del mar, que en ellas nos pueden ser tan perjudiciales en caso de ser inbadida esta costa por los enemigos de la Corona, con quienes se podrían unir por su propio interés...<sup>11</sup>

Consecuente con su parecer y apoyándose en su reiterada desconfianza hacia los indígenas, Villarino se encargó de fortificar un paraje distante unas cuantas millas pasado el mencionado Choele Choel sobre el río Negro. Lo hizo en el transcurso del mes de noviembre de 1782, pocas semanas después de iniciada la expedición por el río hasta su nacimiento. En el diario de viaje que compuso, detalló las medidas que adoptó una vez hubo encontrado un sitio acorde para levantar un destacamento permanente, provisto de buenos pastos para el ganado y protegido por el río y por una empalizada que hizo levantar. Allí estableció una guarnición estable de unos pocos soldados encargados de la custodia del lugar.<sup>12</sup>

El temor a que las naciones indígenas de la costa patagónica tomaran contacto con los ingleses y forjaran un acuerdo de ayuda entre ambos en detrimento de los españoles preocupaba desde hacía tiempo a las autoridades hispánicas (León Solís, 1994; Gascón 1998 y 2007). El equilibrio siempre inestable entre parcialidades no sometidas a la Corona e hispanocriollos motivados por el control de los recursos ganaderos, los intercambios comerciales desiguales, las incursiones en «tierras de cristianos» para obtener diferentes recursos, las represalias adoptadas ante esas entradas efectuadas por milicianos y militares –y viceversa, cuando los hispanoamericanos ingresaban en territorios no controlados en busca de recursos como la sal dejando de lado las reglas de la diplomacia y los agasajos hacia las diferentes naciones– alimentaban ese temor. El riesgo que avizoraban las autoridades hispanas era que los indios no sometidos pusieran a disposición de los ingleses los conocimientos que poseían sobre los territorios y provisiones de alimentos y ganado para facilitar incursiones sobre las poblaciones tierra adentro. La otra posibilidad era que esos recursos fundamentales

servieran para sostener un asentamiento costero desde el cual los ingleses, además de practicar el comercio de contrabando y la pesca de la ballena, dispusieran de un enclave para atacar Buenos Aires o Montevideo. A lo anterior debe sumarse que el extenso litoral patagónico constituía un territorio que de manera formal pertenecía a la Monarquía hispánica, cuyo control efectivo estaba fuera de las posibilidades materiales de la Corona, situación que el proyecto de poblamiento iniciado en 1778 buscaba revertir.

Lo expuesto hasta el momento ofrece las aristas más destacadas del amplio contexto en el cual se inserta el proyecto de exploración del río Negro y las propuestas que, en consecuencia, quedaron plasmadas en el documento que se transcribe aquí. En primer lugar, el documento ofrece una síntesis de los conocimientos geográficos que se tenían en la época sobre el espacio norpatagónico-cuyano y los ríos que lo atravesaban. De acuerdo a los prácticos, se creía que los ríos que pasaban por la ciudad de Mendoza o cerca de ella –los ríos Desaguadero y Tunuyán– se conectaban con el río Negro en algún punto de la extensa estepa patagónica.<sup>13</sup> Por ello la propuesta de Villarino consideraba que había que atender a lo dicho por un baqueano con gran conocimiento del terreno, para ubicar el punto donde estaba la confluencia entre el Negro y el Desaguadero y así aprovechar el caudal del río que bajaba hacia el Atlántico para hacer la exploración del curso de agua con poco esfuerzo. Si bien Villarino manifestaba que no había certeza de que los dos ríos se entroncaran, su propuesta era verificar esa posibilidad, que creía acertada. El «segundo medio» descrito en el documento ofrecía las ventajas de la rapidez de la expedición y la disponibilidad de recursos, en particular las maderas para construir lanzas y remos para ayudar la navegación. Los riesgos, como bien lo expuso, derivaban del poco conocimiento de la tierra adentro entre Mendoza y la costa patagónica, con la consecuencia de que hubiese otros ríos –no descubiertos hasta esa fecha– y que el Desaguadero no se acoplara ni con el río Negro o con el río Colorado –ubicado más al norte de aquel– y que, por ello, se llegase a un punto ignoto de la costa patagónica, alejado del fuerte del Carmen.

El «primer medio» que mencionó Villarino, resultaba en un punto mucho más operativo, pues hacía principiar la expedición desde el fuerte del Carmen. De ese modo, se reducía el margen de error y se podía averiguar la naciente del río, que se pensaba estaba en la Cordillera o que, incluso, pudiese atravesar la misma y llegar a un punto cercano a la ciudad de Valdivia. Así, se podría habilitar una ruta fluvial de gran ayuda para el comercio y las

comunicaciones con el vecino Reino de Chile, objetivo largamente buscado por la Corona. Otro punto positivo era la facilidad del abastecimiento de víveres desde el fuerte del Carmen; también consideraba que la abundancia de sauces ofrecía la madera necesaria para reparar las chalupas o canoas para hacer el viaje, además de la manufactura de lanzas. En tercer lugar, también se podía aprovechar la ayuda de los indios amigos cercanos al fuerte que conocían bien la región. Entre las dificultades, la más obvia era la navegación contracorriente, que podía ofrecer dificultades mayores si el deshielo cordillerano comenzaba en época temprana, aportando un mayor caudal de agua. Se necesitaría por ello más tiempo para el viaje y mayor disponibilidad de víveres.

Se conoce, a través del diario de Villarino, que la expedición para la descubierta del río Negro se hizo siguiendo el «primer medio» que está detallado en el documento transcrito. En ese sentido, fue el propio piloto el responsable nombrado para llevar adelante el descubrimiento y descripción del río Negro. Su experiencia náutica, su formación y reconocidas aptitudes para efectuar mediciones cartográficas y confeccionar planos y el trato que mantenía con diferentes caciques de la región hacían de su persona la mejor preparada para esta misión.<sup>14</sup> Este marino asumió la comandancia y también intervino en calidad de piloto guiando la canoa principal, por lo que la recomendación expresada en el documento de nombrar un comandante experimentado y un “...piloto de capacidad que no solo haga las observaciones de latitud mas para que forme un diario completo y circunstanciado de todo lo que fuere digno de atención...”, recayó bajo su responsabilidad. Villarino llevó un detallado diario, en el que día por día, anotó información relativa a las mediciones tomadas, las distancias recorridas, la climatología, las características de los terrenos tanto en lo que hacía a su morfología como a los recursos vegetales y animales que encontró durante todo el viaje. También dejó constancia de los encuentros mantenidos con diferentes caciques y sus comunidades, las conversaciones que mantuvo, los datos que les facilitaron sobre la región y los pasos usados para ir y venir de Chile. Su diario resulta una pieza de gran valor informativo en cuestiones tan diversas y necesarias para una precisa descripción de todo lo que observó y consideró necesario apuntar para que quedara un registro minucioso de la exploración del río.

Como lo indiqué anteriormente, el viaje comenzó a fines de septiembre de 1782 y culminó a finales del mes de mayo de 1783. Se emplearon en la expedición cuatro canoas sin quilla (*San Juan, San José, San Francisco de Asís y Champán*), a pesar de que en el proyecto

Villarino había indicado que seis era el número de embarcaciones que consideraba apropiado. Bajo su mando partieron sesenta y dos hombres, la mayoría de ellos soldados, un número casi semejante al determinado en el proyecto, donde había anotado sesenta y seis hombres, a razón de once por cada nave. La navegación se efectuó contracorriente, en muchos tramos “a la sirga”, es decir, remolcando las embarcaciones mediante una serie de sogas que se colocaban a ambos lados de las mismas y eran tiradas por caballos o, a veces, por los propios marineros. También se hizo necesario, para saltar los desniveles del río, descargar las canoas y trasportarlas por tierra caminando por las márgenes para luego volver a cargarlas.

El 23 de enero Villarino llegó a la confluencia de dos ríos, que creyó eran el Desaguadero y el Diamante o Sanquel. Desde ese punto, de acuerdo a lo que apuntó en su diario recuperando lo que había afirmado el padre Falkner, aproximadamente unas tres jornadas de marcha lo separaban de la Laguna del Límite y desde allí, otras dos jornadas a la ciudad de Valdivia; según sus estimaciones, se hallaba entonces a unas sesenta leguas de dicha ciudad en el reino de Chile. En principio entonces este descubrimiento venía a ratificar una sospecha muy arraigada en el período, esto es, que el río Negro era navegable en todo su curso y que remontándolo podía llegarse tanto a la ciudad de Mendoza –tomando el brazo que iba hacia el norte– y a la cordillera y desde allí a Valdivia, navegando por el brazo del sur.

Empero, Villarino estaba equivocado, pues la confluencia de los ríos que había descubierto correspondían a los del Neuquén y el Limay, de cuya unión se origina el río Negro, aproximadamente a la altura donde, en la actualidad, se emplaza la ciudad de Neuquén. Esta creencia se mantuvo hasta mediados del siglo XIX, cuando otros viajeros demostraron que el río Limay tenía su origen en el lago Nahuel Huapi y que, desde allí, interconectando la navegación con otros lagos se podía cruzar a Chile. El aporte más significativo lo realizó Guillermo Cox en la década de 1850, partiendo desde Valdivia.<sup>15</sup>

De las anotaciones en su diario, se sabe que Villarino intentó primero remontar el río Neuquén (que llama Diamante), sin éxito porque unas millas más arriba se dividía en varios brazos que no permitían la navegación con la chalupa.<sup>16</sup> Por ese motivo, volvió sobre sus pasos e inició la exploración del Limay (que llama Desaguadero), remontándolo. A los pocos días se encontró con un afluente que identificó con el curso principal del río Negro y continuó su viaje por este último. Sin embargo, había encontrado el río llamado Colloncurá que lo condujo hasta las inmediaciones del cerro Imperial, que hoy sabemos es el volcán Lanín, en

las inmediaciones de la actual ciudad de Junín de los Andes. Hasta allí llegó este marino, convencido de encontrarse muy próximo a la ciudad de Valdivia. Cuando Villarino llegó a las inmediaciones del cerro Imperial, se dedicó a explorar toda la región. Su plan era llegar hasta la laguna Huechum-Lauquen (que él llama *Deseada*) y atravesarla para avanzar hacia Valdivia o bien enviar algún emisario para que desde esa ciudad le provean víveres "...para finalizar, y examinar hasta lo último el conocimiento de estos ríos y del Diamante; pues emprendiendo su navegación en las crecientes, no tengo dudas en llegar a Mendoza...".<sup>17</sup> Este proyecto no pudo concretarlo, por diferentes razones, entre las que se pueden señalar el estado de deterioro de las chalupas, la falta de víveres y el encuentro con diferentes parcialidades indígenas que le brindaron información contradictoria sobre las distancias y las posibilidades de paso hacia Chile, además de indicar que en la región había grupos de indios enemigos.<sup>18</sup> Por ello Villarino decidió, a mediados de abril, emprender el regreso al fuerte del Carmen, donde llegó el 25 de mayo de 1783, siete meses después de comenzado el viaje.

A partir de lo expuesto, se advierte la importancia que tuvo la exploración de gran parte del curso del río Negro y el cúmulo de información que generó el viaje. Los aportes al conocimiento geográfico –a pesar de la persistencia de algunos equívocos significativos–, de las comunidades indígenas y sus movimientos, de los recursos naturales disponibles, por mencionar algunos de los puntos más destacados que fueron tratados in extenso en el minucioso diario que llevó Villarino. A modo de síntesis, creo oportuno rescatar la perspectiva que expuso Estanislao Zeballos, un siglo después, en relación a lo que significó el trabajo sobre el terreno que efectuó Villarino. En 1878, cuando fue publicado el libro *La conquista de quince mil leguas*, afirmaba que la exploración conducida por el piloto de la Real Armada en 1782-1783 era la más completa de las que se habían realizado hasta ese momento sobre el río Negro y la que ofreció la información más detallada y acertada:

De las exploraciones que hemos pasado en lijera revista sobre el curso completo del río Negro, la más importante y más completa desde el punto de vista científico es la de Villarino, así por su trabajo diario sobre toda la extensión del río, como por las posiciones geográficas que fue el único en determinar.<sup>19</sup>

## **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- De Angelis, P. (1836). Tratado firmado en Madrid a 13 de enero de 1750, para determinar los límites de los estados pertenecientes a las Coronas de España y Portugal en América y Asia. En *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las Provincias del Río de la Plata, ilustrado con notas y disertaciones*. Buenos Aires, tomo IV, s/p.
- Falkner, T. (2008). *Descripción de la Patagonia. Geografía, recursos, costumbres y lengua de sus moradores (1730-1767)*. Ediciones Continente.
- Gascón, M. (1998). La articulación de Buenos Aires a la frontera sur del Imperio español, 1640-1740". *Anuario Instituto de Estudios Históricos Sociales*, 13, 193-213.
- Gascón, M. (2007). *Naturaleza e Imperio. Araucanía, Patagonia, Pampas*. Editorial Dunken.
- Gentinetta, M. (2014). *Marinos ilustrados de la Monarquía Hispánica en la costa patagónica: eficaces agentes de la Corona en la segunda mitad del siglo XVIII*. Tesis de doctorado en Historia, Facultad de Filosofía y Humanidades, Córdoba, inédito.
- Gentinetta, M. (2013). Un marino ilustrado de la Monarquía borbónica: Basilio Villarino y sus expediciones por la costa patagónica a fines del setecientos. *Prohistoria*, 19 (XVI), pp. 43-70.
- Lázaro Ávila, C. (1996). El reformismo borbónico y los indígenas fronterizos americanos. En Guimerá, A. (ed.), *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinaria* (pp. 277-292). Madrid: Alianza.
- Lázaro Ávila, C. (1998). Parlamentos de paz en la Araucanía y las Pampas: una visión comparativa (1640-1820). En *Memoria Americana. Cuadernos de Etnohistoria*, 7, 29-60.
- León Solís, L. (1982). La corona española y las guerras intestinas entre los indígenas de la Araucanía, Patagonia y Las Pampas, 1760-1806. *Nueva Historia. Revista de Historia de Chile*, 2 (5), 31-67.
- León Solís, L. (1994). Los Auracanos y la amenaza de ultramar, 1750-1807. *Revista de Indias*, LIV (201), 191-207.
- Mandrini, R. (1993). Las transformaciones de la economía indígena bonaerense (ca. 1600-1820). En Mandrini, R. y Reguera, A. (comps.), *Huellas en la tierra. Indios, agricultores y hacendados en la pampa bonaerense* (pp. 45-74). Tandil: Instituto de Estudios Históricos Sociales.

Mandrini, R. y Ortelli, S. (2006). Las fronteras del sur. En Mandrini, R. (ed.), *Vivir entre dos mundos. Las fronteras del sur de la Argentina. Siglos XVIII y XIX* (pp. 27-42). Buenos Aires: Taurus.

Weber, D. (2007). *Bárbaros. Los españoles y sus salvajes en la era de la Ilustración*. Barcelona: Crítica.

Zeballos, E. (1878). *La conquista de quince mil leguas. Estudios sobre la traslación de la frontera sud de la República al río Negro dedicado a los gefes y oficiales del ejército expedicionario*. Buenos Aires: Establecimiento Tipográfico "La prensa".

## NOTAS

<sup>1</sup> La creciente intervención de Inglaterra en el Atlántico sur era una constante desde los acuerdos de paz de Utrecht (1713-1715), luego de la guerra de Sucesión y merced a concesiones comerciales que había obtenido de Felipe V. La llamada guerra «de la oreja de Jenkins» (1739-1748) había trasladado el escenario bélico europeo a las posesiones hispanoamericanas y la hazaña del almirante Anson, que atravesó sin ningún impedimento el cabo de Hornos y se dirigió al Pacífico, evidenciaron el nulo control que tenía la Monarquía sobre el Atlántico austral.

<sup>2</sup> Estos temores se habían acrecentado y generado preocupación en la corte de Madrid cuando se conoció la publicación hecha en Londres, en 1774, del padre jesuita Thomas Falkner, la *Descripción de la Patagonia*. En ese texto, Falkner relataba sus experiencias y exploraciones por la región norpatagónica y la pampa bonaerense durante los años que había vivido en el Río de la Plata. En su relato afirmaba la facilidad con la que se podían ocupar diferentes puntos sobre la costa patagónica, sin que se tuviese noticia en Buenos Aires, e incluso utilizar el río Negro para incursionar tierra adentro y llegar a las cercanías de Valdivia. Falkner (2008, p. 104).

<sup>3</sup> Hubo, anteriormente, otras tentativas para erigir asentamientos en la costa patagónica que no prosperaron, por ejemplo, la expedición de 1745 al mando del alférez Joaquín de Olivares acompañado por varios padres jesuitas para la conversión a la fe católica de los «indios infieles». También, desde 1766, con la recuperación de las islas Malvinas se había establecido un destacamento permanente allí.

<sup>4</sup> Archivo General de Indias (AGI), Buenos Aires, leg. 326.

<sup>5</sup> Basilio Villarino fue un experimentado piloto de la Real Armada y realizó significativos aportes en la exploración y reconocimiento del litoral patagónico como en la confección de piezas cartográficas –mapas y planos levantados durante sus viajes– que significaron un aporte fundamental para las políticas de la Monarquía orientadas a incrementar la presencia efectiva en estos territorios en la segunda mitad del siglo XVIII. En relación a la trayectoria, formación y aportes de este marino, Gentinetta (2013).

<sup>6</sup> Este pequeño enclave militar (llamado también Fuerte de San José) se mantuvo en pie hasta 1810.

<sup>7</sup> Corresponde a la latitud exacta establecida por método satelital. En el documento se indica 40° 55', es decir una leve diferencia, atribuible a los defectos de los instrumentos de medición de la época.

<sup>8</sup> Una copia del diario de Villarino se encuentra en el Archivo General de Simancas (AGS), Leg. 7306, exp. 1. Pedro de Ángel publicó en 1837 una transcripción del diario, en su conocida *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, tomo VI, aunque con algunas diferencias en el contenido, por lo que sugiero, la consulta del expediente conservado en Simancas.

<sup>9</sup> El puerto de San Antonio se ubicaba en lo que hoy es la ciudad y puerto de San Antonio Oeste (provincia de Río Negro).

<sup>10</sup> AGN, Sala VII, Biblioteca Nacional, leg. 189. «Respuesta de Don Basilio Villarino, a bordo del Bergantín Nuestra Señora del Carmen y Animas», Río Negro, 24-04-1782.

<sup>11</sup> AGN, Sala VII, Biblioteca Nacional, leg. 189. «Respuesta...» cit.

<sup>12</sup> Villarino, 1782, entrada del 12 de noviembre. AGS, leg 7306, exp. 1.

<sup>13</sup> Villarino informaba, según los mapas de los que disponía, que el río Negro bien podría ser el río Diamante, en el cual desemboca el Tunuyán que bajaba de Mendoza.

<sup>14</sup> En relación a la formación «profesional» de Villarino y las consideraciones que sobre su persona tenían las autoridades de Buenos Aires y superintendente del fuerte del Carmen, Francisco de Viedma, puede consultarse Gentinetta (2013, 2014).

<sup>15</sup> Véase al respecto Zeballos (1878, pp. 86-87).

<sup>16</sup> Véase la entrada del diario del 24 de enero de 1783.

<sup>17</sup> AGS, Leg. 7306, exp. 1, anotación del 1° de abril.

<sup>18</sup> En este punto, el diario de Villarino es muy provechoso en el relato del encuentro con las parcialidades indígenas y la información que éstos le dieron al piloto. He optado por no detenerme en el análisis de estas cuestiones porque no hacen no al objeto ni a los objetivos de este trabajo.

<sup>19</sup> Zeballos (*op cit.*, p. 93).

Archivo General de la Nación.

Sala VII, Biblioteca Nacional.

Legajo 189.

### **TRANSCRIPCIÓN DEL DOCUMENTO**

[f.143] Reflexiones sobre el descubrimiento del Río Negro ó Sause

Dos medios puede haver para la averiguacion y reconocimiento del Rio Sauze o Negro que desagua en la costa patagonica por la latitud de 40° 55' sur. El primero saliendo del establecimiento nuevamente formado en dicho río, y subiendo sus aguas hasta donde fuere navegable. El segundo bajando desde la ciudad de Mendoza hasta la confluencia que hace el río Tunuyan con el Desaguadero, y en este parage embarcar para seguir río abajo hasta el sobre dicho establecimiento.

Ambos estes medios tienen sus ventajas y contrariedades que expondre para que se pueda seguir lo que fuera mas adaptable, y útil a dicho [tachado=establecimiento] descubrimiento.

1° medio

Subiendo el río desde el nuevo establecimiento en embarcaciones propias para semejante navegación, se examinará con exactitud su curso, y no habrá engaño en subir el propio rio, pues se principia a navegar desde su boca en la [tachado=el] mar, y allando este dividido en dos brazos se deve tomar (siempre que esto suceda) el de la parte derecha, siendo caudaloso, digo caudaloso por que no suceda tomar algún arroyo que se introdusga en la madre de este rio que venga de la campaña y que tenga su nacimiento a corta distancia, y la razon de no se deveran seguir los brazos de la parte izquierda es por el recelo de que puedan baxar de la cordillera, y tener en sus orígenes mucho a la sur de la latitud de

Mendoza como puede suceder, y también por que del mismo lado del sur pueden nacer otros que desaguen por el lado izquierdo y seria el seguirlos un atraso muy considerable a dicha averiguación.

Por los mapas y noticias se cree prudentemente que el rio Desaguadero que pasa vezino a Mendoza y forma confluencia con el rio Tunuyan, y después con el río Diamante sera este este [sic] mismo río Negro ó Sauze; y por esta rason se debe siempre tomar subiendo el brazo caudaloso de la derecha quando se halle devidido en dos, por que este será lo que mas derechamente [entre línea, directamente] se derija [entre línea, encamine] a dicha ciudad; pues no ay noticia que a la derecha de dicho Desaguadero haya

[f. 144] otro algún río notable a menos que no sea el Colorado; mas aun que se encuentre la boca de este en el río Desaguadero no puede hacer equivocacion, porque en lugar de subir debe decer pues sus aguas caminan hasta la costa patagonica en donde desagua mas al norte del río Negro.

Las contrariedades son que la navegación río arriba es mas vagarosa, y proporcionada a la mayor o menor correntesa del río, y por esta causa se precisan mas proviziones para sustentación [entre líneas, de los indyviduos], mas buques para conducirlos, y por consecuencia mas gente. Las embarcaciones mas propias para semejantes navegaciones son las canoas, pues embarcaciones de quilla tienen la incomodidad de tocar [entre líneas, o encallar] mas fácilmente en el fondo, y bancos de arena, demandan mas agua, no pueden llevar la larga cubierta y libre de las injurias del tiempo [entre líneas, porque los remadores a voga las ocupan], por el contrario las canoas cargadas navegan en poca agua se arrastran fácilmente sobre qualquiera banco de arena, y aun sobre piedras, y quando absolutamente no pueden passar algún arrecife [entre líneas, o salto], se descargan se conduce la larga por tierra, y se arrastra la misma canoa por ella hasta se vencer el impedimento, en ellas pueden hir los mantenimientos cubiertos con sus armazones y sobre ellas [tachado] cubiertas que los libran de las aguas, sin que cauzen impedimento a remarse: cada canoa puede llebar a remadores que lo hacen en pie en la proa con remos de pala y un piloto en la popa que la gobierna con otro remo de la misma qualidad, y afuera de estos, puede llevar cada una 6 hombres de armas y siendo a lo menos 6 las canoas incluen todas 66 hombres, que me parece suficiente número que me parece suficiente número para esta expedición. Puede tambien haver la dificultad de no se allaren palos en el nuevo establecimiento para

fabricar dichas canoas, y habiendo esta certesa [entre líneas, de que no los hay], se podrían remtir de aqui [entre líneas, canoas hechas] en alguna embarcacion mayor que las condujese al puerto de San Antonio, para de allí sobre ruedas pequeñas cada una se conducieren al río Sauce por el camino mas breve, o tiradas con bueyes ó cavallos, o por [tachado=gente] hombres en falta de aquellos animales, y a este trabajo tal ves que se pudiese reducir algunos

[f. 145] algunos [sic] indios amigos a troco de algún regalo que se les hiciere.

2° medio

Para descer de la ciudad de Mendoza el río Negro se haria la navegación con mucha brevedad de tiempo por ser aguas abajo, se evitarían muchas provisiones; en San Luis de la Punta hay palos a proposito para lansas que hechas en aquella ciudad se podrían conducir en carretas a la confluencia del río Tunuyan con el Desaguadero\* [\*llamada al margen=32 leguas distante dicha San Luis de buen camino] lugar conocido por Don Vicente Beserra que caminó en costado aquel río, en seguimiento de los indios hasta la Horqueta que dicho Desaguadero forma con el río Diamante mucho mas al sur de la confluencia sobre dicha del Tunuyan seria preciso que en esta navegacion río abajo allandose el río devido en dos brazos: se siguiese el caudaloso de la esquierda por la rason inversa que queda explicada en el primer medio; pero con advertencia a la reflexión que se sigue en la contrariedad siguiente.

Las contrariedades son no se tener la certesa que este Desaguadero de Mendonsa forme el río Negro, ó que se comunique con el río en que existe el nuevo establecimiento y no siendo asi poderia seguirse otro río muy diverso y que desaguase mas al sur del río Negro pues la costa patagonica se no ha examinado exactamente, sino en los puertos conocidos, y en este caso seria [tachado= muy peligroso] bastantes dificultades el regreso de los descubridores. Si el río Colorado no tiene su principio al norte de la horqueta del río Diamante, como expressan los mapas, saliendo del Desaguadero de Mendoza lo que [tachado=verifica] [entre línea=niega] dicho Don Vicente Beserra, lo deve tener mas al sur por lo que debe haver por mucho [ilegible], y en este caso debe haver cuidado en no entrarlo, por ser diverso del río Negro y desaguar mas al norte del; pues no ay noticia (a no salir del dicho Desaguadero) donde tenga sus origenes, y deve quedar mas a la esquierda y se conocerá por su mayor caudal de agua para evitar su entrada.

Finalmente los descubrimientos no se han hecho ni se hacen sin [entre líneas: el riesgo] peligros, y dudas, para se conseguiran es preciso aventurar, y afrontar los trabajos, encomodos, que son indispensables en semejantes diligencias: en ellas la constancia sale vencedora y triunfante [tachado=mi parecer seria que este descubrimiento se hiciera principiando desde la horqueta del río Diamante para bajo, por mas fácil con las precauciones ponderadas, y salvo que se encontrasen algunos indios]

[f. 146] [tachado=que pudiesen servir de practicos llevando esta expedición con piloto de capacidad, por las latitudes conocería se havia yerro sencivel pues todas las que se fuesen aproximando a la latitud del nuevo establecimiento le demostrarian la certesa de su camino y por el contrario las que se apartasen de ella. Se precisa para esta deligencia un comandante de esperito y autoridad [tachado=respeto] para que la dirija y no seria desacierto que llevase un substituto para el caso de muerte ó enfermedad].

Lo que llevo expresado parece que esta deligencia produseria mayor efecto haciéndose el exame y descubrimiento salindo del nuevo establecimiento río arriba; por que no solo no habria equivocacion o engaño en seguir el propio río, mas también por que se podrán adequirir para ella algunos indios practicos que acompañasen dicha expedicion, lo que no seria pequeña ventaja para se conseguir el fin, y tambien por que encontrando obstaculos que fuesen insuperables para el progreso de ella con mucha facilidad y promptitud regresarian al establecimiento.

Sea pues de qualquiera suerte, o ya subiendo ó bajando será indispensable para esta empresa un comandante de espirito y authoridade para que la derija, y no seria desacierto que llevase un substituto que lo supliese en qualquiera [tachado=acontecimiento] acahecimiento. No menos se precisa de un piloto de capacidad que no solo haga las observaciones de latitud mas para que forme un diario completo y circunstanciado de todo lo que fuere digno de atencion, particularizando todos los dias las qualidades de terrenos por que passar, los bosque de que son guarnecido el río, sus maderas, y de que grosuras y alturas poco mas o menos, las cerrantias que avistare, la calidad de las barrancas del río de una y otra parte se son altas o bajas se de piedra, tierra ó arena la profundidad del agua\* [\*al margen= el ancho que esta ocupa en algunas partes puede hacer punto de su caudal] los arrecifes o saltos que se encontraren y finalmente la configuracion del mismo río (para la qual se le dará el methodo para levantarla) sin despresiar ningún objeto que parecer

interesante para un claro conocimiento de las utilidades que se podrán sacar de tan exactas y circunstanciadas noticias.

[Sin fecha, firma ni rúbrica]

Reflexiones sobre el Descubrimiento del Río Negro ó Sauze  
140 1854

Los medios pueden haver para la averiguacion y reconocimiento del Río Sauze ó Negro que desagua en la Costa Patagónica por la Latitud de 40.º 35. Sur. El primero saliendo del Establecimiento nuevamente formado en dicho Río, y subiendo sus aguas hasta donde fuere navegable. El segundo bajando des de la Ciudad de Mendoza hasta la Confluencia que hace el Río Tunuyan con el Deraguadero, y en este parage embarcar para seguir Río abajo hasta el Sobre dicho Establecimiento.

Tambien estos medios tienen sus ventajas, y contrariedades des que expondre para que se pueda seguir lo que fuere mas a propósito, y útil adicho ~~Establecimiento~~ Descubrimiento

1.º Medio

Subiendo el Río desde el Nuevo Establecimiento en embarcaciones propias para semejante navegacion, se examinara con exactitud su Curso, y no havra engaño en subir el proprio Río, pues se principia a navegar des de su boca en <sup>la</sup> El Estero, y allandó este dividido en dos brazos se deve tomar (siempre que esto suceda) el de la parte derecha, siendo Caudaloso, digo, caudaloso por que no se dea tomar algun arroyo que se introduzca en la madre de este Río que venga de la Campana, y que tenga su nacimiento a corta distancia, y la razon de no se deberon seguir los brazos de la parte izquierda es por el recelo de que puedan bajar de la Cordillera, y teneron sus Origenes mucho al Sur de la Latitud de Mendoza como puede suceder, y tambien por que del mismo Lado del Sur pueden nacer otros que deraguen por el Lado izquierdo y seria el seguirlos un atraso muy considerable adicha averiguacion.

Por las Mapas y noticias se cree prudente mente que el Deraguadero que para vicino a Mendoza y forma confluencia con el R.º Tunuyan, y despues con el Río Diamante sea este este mismo Río Negro ó Sauze; y por esta Razon se deve siempre tomar <sup>subiendo</sup> el brazo caudaloso de la derecha quando se halle dividido en dos, por que este será lo que mas directamente se derija adicha Ciudad; pues no ay noticia que ala derecha de dicho Deraguadero haya

BIBLIOTECA NACIONAL  
015188  
INVENTARIO

557