

EN UN FALUCHO POR LOS MARES PATAGÓNICOS. LA EXPEDICIÓN ESPAÑOLA DE RECONOCIMIENTO AL GOLFO SAN JORGE (1794-1795)

Carlos PESADO RICCARDI
Doctor en Historia
Recibido 22/06/2020 Aceptado 3/08/2020

Resumen

El reconocimiento y exploración del golfo San Jorge, en la actual Patagonia argentina, era uno de los objetivos que ya se había propuesto realizar la expedición científica alrededor del mundo de Malaspina-Bustamante. Sin embargo, por distintas circunstancias e impedimentos tuvo que posponerse dicha tarea, organizándose posteriormente como una comisión subsidiaria que recayó sobre la responsabilidad de otro de los marinos españoles ilustrados de la época, don Juan Gutiérrez de la Concha y Mazón. La expedición trascurrió entre los meses del verano austral de finales de 1794 y comienzos de 1795, cumpliéndose hoy el 225.º aniversario de la misma. La tarea realizada fue muy valiosa, aportando cartografía y mediciones importantes que faltaban de las costas patagónicas, corrigiendo errores de campañas anteriores y consolidando las buenas relaciones con las tribus indígenas del lugar.

Palabras clave: expedición naval, golfo San Jorge, Gutiérrez de la Concha, cartografía.

Abstract

The reconnaissance and exploration of the San Jorge gulf, in present-day Argentine Patagonia, was one of the objectives that the scientific expedition around the word of Malaspina-Bustamante had already set out to do. However, due to different circumstances and impediments, this task had to be postponed, subsequently organizing itself as a subsidiary commission that fell to the responsibility of another of the enlighten Spanish sailors of the time, D. Juan Gutiérrez de la Concha y Mazón. The expedition elapsed between the southern summer months of late 1794 and early 1795, fulfilling its 225th anniversary today. The task carried out was very valuable, providing important cartography and measurements that were missing from the Patagonian coast, correcting errors of previous campaigns and consolidating good relations with the indigenous tribes of the place.

Key words: Naval expedition, San Jorge gulf, Gutiérrez de la Concha, cartography.

Introducción

UNA de las manifestaciones más destacadas del nuevo impulso marítimo-científico del siglo XVIII fue sin duda la importante serie de expediciones científicas que, auspiciadas por la Corona, intentaron abordar con amplitud la casi totalidad de las inquietudes ilustradas propias de la época que se estaba viviendo. Bien sabido es que la Real Armada española jugó un papel decisivo a partir de la organización y ejecución de distintos viajes de exploración, descripción y reconocimiento de sus dominios ultramarinos, papel que la ubicó entre los niveles científicos europeos más elevados en materia de navegación, hidrografía y cartografía.

En ese contexto se destacó, sin duda, el conocido como viaje alrededor del mundo de Malaspina y Bustamante (1789-1794), a bordo de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, con sus más de cinco años de labor exitosa, levantamientos cartográficos de las costas navegadas, cálculos astronómicos, trabajos antropológicos con los pueblos indígenas, y de noticias sobre la flora y la fauna, y distintos informes sobre la situación de los virreinos en materia de política, comercio, defensa, etc.

Además, dejó también entre sus aportaciones gran número de comisiones subsidiarias que se fueron encomendando y que resultaron de gran valor e importancia para la Corona. Este fue el caso de la expedición para el reconocimiento del golfo San Jorge, en la actual Patagonia Argentina. Esta comisión fue encomendada al entonces capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha, uno de los oficiales de la corbeta *Atrevida*, quien dirigió la expedición por los mares australes del 24 de noviembre de 1794 al 4 de febrero de 1795.

Por sus objetivos podríamos enmarcarla en el grupo de expediciones denominadas geoestratégicas, combinando los trabajos relativos al campo de la geografía, en su íntima relación con la náutica y la astronomía, con los de tenor más estratégico, como la protección y auxilio de las zonas consideradas más conflictivas del imperio, entre las cuales se incluían las costas patagónicas por la amenazante presencia de ingleses en la zona.

Sus resultados brindaron aportes valiosos, desde una cartografía detallada de la zona, cuya toponimia guarda en la mayoría de las veces el homenaje permanente a los célebres marinos españoles de la época, hasta noticias de tipo etnográfico y diversas crónicas sobre los indígenas de la región, conocidos como «patagones».

Nuestro trabajo pretende dar a conocer los aspectos más importantes de una expedición española que creemos que ha sido poco estudiada. En el año de su 225.º aniversario, consideramos también justo el reconocimiento a la sacrificada y arriesgada tarea de aquellos marinos que, surcando los mares patagónicos del golfo San Jorge en embarcaciones menores, demostraron una destacada abnegación en aras del cumplimiento de su deber.

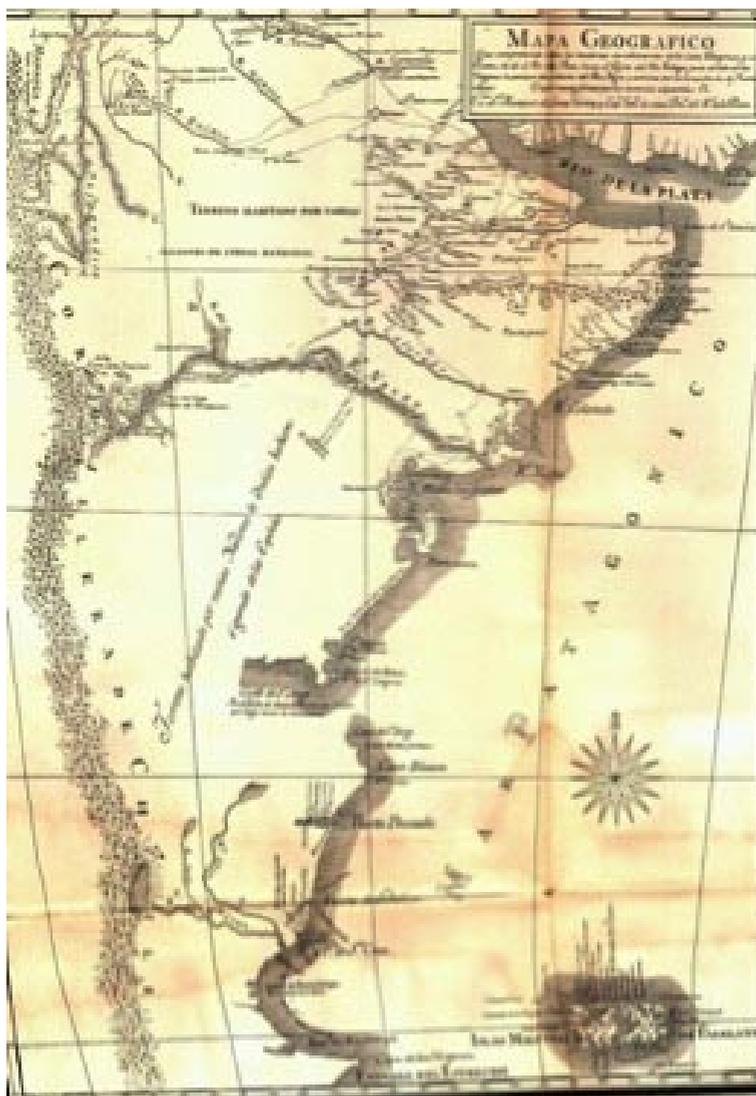
Para nuestro estudio contamos con documentación importante, como las cartas náuticas y mapas levantados en la expedición, y el diario de navegación de Juan Gutiérrez de la Concha, fuente que nos permitió el conocimiento detallado y pormenorizado de lo acaecido en aquellos tres meses de campaña¹.

El golfo desconocido

Hoy sabemos que el golfo San Jorge es una profunda escotadura de forma semicircular cuya boca, entre el cabo Dos Bahías y el cabo Tres Puntas, mide 244 km². Tiene una profundidad que oscila entre los 73 y 101 metros. En el recorrido de su costa se observan acantilados, caletas, cabos, puntas, bahías y playas. Las temperaturas máximas se registran en los meses de verano (diciembre, enero y febrero), época elegida para la expedición, con una medias de 20 ° C. La velocidad media anual del viento en la zona suele ser de 32 km/h y sopla en forma constante durante todo el año, coincidiendo los vientos más fuertes con

(1) Toda esta documentación se encuentra custodiada hoy en el archivo histórico del Museo Naval de Madrid (AMNM). Queremos agradecer también la importante colaboración que nos brindó Daniel Vaquero, argentino residente en la ciudad de Rada Tilly, provincia de Chubut (Argentina), entusiasta de la historia local y del golfo San Jorge, quien nos aportó ilustraciones e imágenes editadas por él y nos ayudó a precisar muchos de los lugares reconocidos durante la campaña de nuestro estudio desde su lugar de residencia. Aficionado a la historia y fotografía, dirige un interesante blog donde publica sus artículos a partir de un trabajo serio de erudición, digno de reseñar: <https://radatillyenelpasado.blogspot.com/>

(2) Las aguas y costas del golfo San Jorge se reparten entre las provincias argentinas de Santa Cruz y Chubut. Es uno de los más productivos en cuanto a pesca de la República Argentina, al igual que es importante la extracción de petróleo de su cuenca. Para el conocimiento de la geografía física y política del golfo San Jorge véase MASSERA, Cristina: «Golfo de San Jorge. Descripción geográfica», *El Ojo del Cóndor*, núm. 3, Instituto Geográfico Nacional de la República Argentina, Buenos Aires, 2012, pp. 3-5.



Mapa 1: Representación poco definida del golfo de San Jorge en un mapa del año 1786³

(3) *Mapa geografico que comprehende todos los modernos descubrimientos de la Costa Patagonica y sus Puertos, desde el Rio de la Plata hasta el Puerto del Rio Gallegos, junto al Cabo de las Virgenes, la porcion descubierta del Rio Negro y caminos por la campaña de Buenos Ayres* [Formado por el brigadier José Custodio Sa de Faria], en TORRE REVELLO, José: *Mapas y planos referentes al Virreinato del Río de la Plata. Conservados en el Archivo General de Simancas*, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1938, p. 24.

los meses de verano, situación que complicó varias veces al capitán Gutiérrez de la Concha, indicándolo así en su diario. Pero hasta fines del siglo XVIII era todavía un lugar de suma importancia que se debía descubrir y reconocer.

Por su localización en la Patagonia, frente al actual mar argentino, era una necesidad para la Corona profundizar en su conocimiento porque era parte de la vía obligada de la navegación hacia el sur. Las embarcaciones con derrotero hacia las islas Malvinas o con dirección hacia el océano Pacífico debían enfrentarse a los siempre complejos mares patagónicos y era fundamental tener control sobre las costas. Y para ello se debía reconocer su geografía, con sus accidentes y distintas posibilidades para el refugio y establecimiento, así como la puntualización de los recursos logísticos, como la relación con los grupos indígenas del lugar.

Distintas expediciones navales españolas surcaron las costas patagónicas durante el siglo XVIII, entre ellas la más importante fue sin duda la comandada por Malaspina-Bustamante alrededor del mundo, pero ninguna reconoció el golfo San Jorge.

En el caso de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, zarparon de Montevideo el 13 de noviembre de 1789, y entre sus objetivos tenían el reconocimiento del mencionado golfo, pero al alcanzar las zonas aledañas al mismo experimentaron grandes problemas en la navegación, tanto por la dificultad de sus mareas como por los escollos y el poco lugar para fondear en la entrada de algunos puertos, lo que llevó al capitán Alejandro Malaspina a expresar en su diario: «... habíamos experimentado unos remolinos bien vivos, los cuales llegaban a alucinar a los vigías de nuestros topes hasta hacerles creer que serían restingas; otras veces nos hacían o difícil o imposible el gobierno de los buques ...»⁴. Estas fueron las razones principales por las cuales no fue reconocido en esa oportunidad, quedando como una deuda pendiente.

Puede apreciarse en el Mapa 1 cómo el golfo San Jorge es representado en forma difusa hacia el año 1786. Solo se lee la leyenda «No se acabó de descubrir, dicen los indios que llega hasta la cordillera», algo que no representaba la realidad. Una década después, Gutiérrez de la Concha se haría cargo de esa difícil comisión.

Gutiérrez de la Concha, de las montañas de Santander a los mares del mundo

Creemos importante poder brindar unas breves pinceladas biográficas del hombre que llevó los destinos de esta comisión, desde su origen en las montañas cántabras hasta su desempeño en la expedición del viaje alrededor del mundo (1789-1794).

(4) MALASPINA, Alejandro: *Viaje científico y político...*, El Museo Universal, 1984, Madrid, p. 86.



Juan Gutiérrez de la Concha y Mazón Anónimo del siglo XIX. Museo Naval de Madrid

Juan Antonio Gutiérrez de la Concha y Mazón nació el 3 de octubre de 1760 y fue bautizado en la parroquia San Cipriano de Esles, un pequeño pueblo de las montañas de Santander. Sus padres fueron Jacinto Gutiérrez de la Concha y María Mazón de la Sierra, quienes tenían por ambas ramas un pasado y presente de hijosdalgo, condición necesaria para ingresar a la Real Armada española⁵. Poco se sabe sobre su niñez. Su padre pasaba temporadas largas en México dedicado al comercio, y su madre falleció cuando él tenía doce años. Su primera formación académica la recibió en el Colegio Escolapio de Villacarriedo⁶.

Sentó plaza de guardiamarina el 15 de septiembre de 1775 en la Real Compañía de Cádiz, y por su hoja de servicios⁷ conocemos sus méritos y

servicios hasta el año 1802, participando en importantes campañas militares de la segunda mitad del siglo XVIII.

En 1776 se incorporó como guardiamarina al navío San José, de la escuadra del marqués de Casa Tilly, participando en todas las acciones alrededor de la isla de Santa Catalina (Brasil), como en la conquista de Colonia del Sacramento contra los portugueses.

Posteriormente estuvo en la primera campaña del canal de la Mancha, bajo las órdenes de Luis de Córdoba, contra la flota inglesa del almirante Rodney, como así también en las expediciones a Pensacola de 1780 y 1781. Pero su más destacada intervención siendo oficial subalterno fue en la plaza de Argel, a las

(5) Los aspectos más destacados de su genealogía familiar pueden analizarse en la Probanza de Guardiamarina de Gutiérrez de la Concha en el AMNM, exp. 1401.

(6) Hemos encontrado constancia documental de que estuvo en Villacarriedo, con seguridad, durante el curso de 1773-1774. Archivo Provincial de Escuelas Pías. [Libro de pensión y gastos de colegiales de Villacarriedo], sign. 362/01, f. 8. Su tío Francisco, primogénito de la familia y titular del pequeño mayorazgo familiar en Esles, fue quien ejerció de curador de su sobrino Juan Antonio y se encargó de tramitar todos los expedientes del joven para ingresar en la Real Armada, con el apoyo benefactor de don Francisco Guerra de la Vega, marqués de la Hermida, gran comerciante de origen montañés, vecino en Cádiz, persona de fortuna e influencia que entabló relación amistosa con su tío y con su padre. Se trasladó a Cádiz en 1750 y se matriculó en la Carrera de Indias. Véase PESADO RICCARDI, Carlos: *El brigadier Juan Gutiérrez de la Concha, y el papel de los marinos españoles en tiempos de la revolución rioplatense (1808-1814)*, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia [Tesis Doctoral], Madrid, 2015, pp.70-72.

órdenes del ponderado teniente general don Antonio Barceló. Allí combatió en los nueve ataques que tuvieron lugar contra la plaza mandando un bote de auxilio, y fue recomendado por «ser un oficial bizarro y entendido»⁸.

Destinado a los cursos superiores para los oficiales que más se hubiesen esmerado en los normales de guardiamarina, estudió matemáticas y astronomía, distinguiéndose en los certámenes públicos organizados en el departamento de Cartagena, donde comenzó a resaltar su aspecto ilustrado, comulgando en él tanto la vocación castrense como su condición de hombre de armas y de acción su interés por la ciencia.

Por su prestigio como científico, lo eligió el mismo Alejandro Malaspina para integrar la plana mayor de la corbeta *Atrevida*, al mando de don José Bustamante y Guerra. Durante la travesía, que duró desde 1789 hasta 1794, pudo demostrar sus condiciones como astrónomo e hidrógrafo, además de realizar descripciones antropológicas muy interesantes, logrando numerosos elogios y recomendaciones de sus jefes. Finalizada la expedición, fue asignado al relevamiento del golfo San Jorge (1794-1795), materia de que hablaremos a continuación.

Los preparativos y la partida de la expedición

Estaba entre los planes del capitán Alejandro Malaspina el reconocimiento del golfo San Jorge desde mucho antes de su retorno a Montevideo, después de la gran peripecia de la vuelta alrededor del mundo. Ya en un oficio al ministro Valdés, el 20 de diciembre de 1791, desde Acapulco le adjuntó distinta información relativa a la futura expedición⁹.

También le comunicó al virrey de Buenos Aires, en febrero de 1794, la necesidad de verificar cuanto antes dicha expedición bajo el mando de Gutiérrez de la Concha, quien sería ascendido ese mismo año a capitán de fragata. El virrey se involucró positivamente, mandó a comprar el bergantín necesario para la comisión e hizo venir desde el sur patagónico, para que se emplease en la misma tarea, a don José de la Peña, piloto experimentado de la Real Armada, quien se encontraba realizando trabajos por aquellas zonas desde hacía mucho tiempo¹⁰.

Una vez aprobado el nombramiento de Gutiérrez de la Concha, este, junto al segundo piloto de la *Descubierta*, Juan Inciarte, fue autorizado el 1 de abril

(7) Archivo General de Marina (AGM), Cuerpo General, leg. 620/537.

(8) PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la corporación desde 1700 a 1768*, Madrid, 1873, p. 131.

(9) Real Academia de la Historia (RAH), «Oficio de Alejandro Malaspina a D. Antonio Valdés...», Colección de manuscritos sobre América, t. VII, f. 481. La misma documentación se encuentra en el AMNM, ms. 427, ff.174v-176r, y en el ms.423.

(10) AMNM, ms. 279, ff. 46r-46v, «Aviso de Nicolás Arredondo a Malaspina sobre la compra del bergantín necesario para la expedición del golfo San Jorge de 1795», Buenos Aires, 10 de marzo de 1794.



Llegada del falucho San Antonio, al mando del capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha a la Rada de Tilly. Golfo San Jorge, 25 de diciembre de 1794 (Montaje de óleo en fotografía)¹²

Fuente: www.radatillyenelpasado.blogspot.com

de 1794 por Malaspina a desembarcar de las corbetas. Debemos destacar que la salud del marino cántabro en esos momentos era bastante delicada, como consecuencia de tantos años de navegación, pero tenía que afrontar nuevamente el cumplimiento de una comisión que se le había confiado por ser uno de los oficiales más cualificados para la misma. El mismo virrey Arredondo, conociendo el estado decadente de su salud y los servicios que había prestado, apoyó un destino en tierra para él, calificándolo de digno oficial, discreto, con juicio, talento e instrucción¹¹.

Para la expedición se alistaron dos embarcaciones menores y bastante modestas: la sumaca *Nuestra Señora del Carmen y Ánimas*, ya conocida de otras expediciones en el sur, y el falucho San Antonio. Además del comandante, la plana mayor de ambas embarcaciones estuvo integrada por los pilotos José de la Peña y Juan de Inciarte, el pilotín Juan Cruz Elguera y el oficial aventurero Eusebio Medrano.

Para los trabajos de sonda y reconocimientos menores contaron también con una lancha a remo de la veterana corbeta *Descubierta*. En el plan original estaba previsto que la comandancia de la expedición se ejerciera desde la sumaca, mientras que el falucho estaría bajo las órdenes del piloto Peña. Sin embargo, las condiciones y navegación del *San Antonio* fueron tan óptimas

(11) AGMAB, Carta de Arredondo al ministro Valdés, Buenos Aires, 23 de octubre de 1794; Expediente personal de Juan Gutiérrez de la Concha, Cuerpo Legal, leg. 620-537.

(12) Montaje de óleo en fotografía de Daniel Vaquero. La pintura de la embarcación pertenece al pintor Carlos Parrilla Penagos (carlosparrillapenagos.es), y la fotografía de la rada, a Daniel Vaquero.

que el comandante Gutiérrez de la Concha prefirió quedar embarcado durante casi toda la expedición en aquel modesto falucho.

Sobre esto último son muy ilustrativas las palabras al respecto que le escribió el piloto Juan Inciarte a Felipe Bauzá en una epístola que le envió una vez concluida la expedición: «El Señor D. Juan [Gutiérrez de la Concha] y yo solo hemos estado 11 días en la Sumaca, y lo restante siempre en el Falucho [*San Antonio*], cuyas comodidades puede uno contemplar lo excelente que son, pero amigo es una embarcación, el tal falucho, muy valiente, y hasta todos quieren ir en el a Buenos Ayres lo que antes nadie quería embarcarse»¹³.

Una vez que culminaron todos los preparativos y los trabajos de aprovisionamiento de víveres y aguada en el falucho, partieron de Montevideo en la mañana del 24 de noviembre de 1794. Siguiendo siempre el diario de navegación redactado por Gutiérrez de la Concha¹⁴, navegaron la sumaca y el falucho juntos hasta la altura del cabo Corrientes, donde las embarcaciones se separaron por primera vez para la realización de actividades por el río Colorado y la caleta Valdés. El falucho puso proa al río Negro, mientras la sumaca, que había recalado por el llamado río Colorado para intentar situar un hipotético banco, continuó su rumbo hacia el sur, avistando la parte noreste de la hoy conocida como península de Valdés.

En relación al denominado como bajo del Colorado, este nunca fue localizado, pero resultan muy interesantes las explicaciones que daba del caso, reflexiones bastante críticas hacia antiguos expedicionarios, que según él fueron algunas veces capaces de inventar hasta posibles accidentes geográficos en una carta en aras de justificar errores propios.

Muchas veces se encontraron con datos erróneos levantados por marinos de expediciones anteriores y que, según nuestro marino, fueron fruto de intencionalidades manifiestas¹⁶. Sabiendo esta realidad, tuvieron que ser muy precavidos a la hora de guiarse por esas antiguas cartas y planos.



Fragmentos del diario de navegación de la expedición con la firma de Juan Gutiérrez de la Concha¹⁵. Fuente: www.radatillyenelpasado.blogspot.com

(13) [AMNM.], ms. 177, ff. 460r-461v, Carta de Juan Inciarte a Felipe Bauzá dándole cuenta del resultado de la comisión de reconocimiento del Golfo de San Jorge, que realizó en unión de Juan Gutiérrez de la Concha, Montevideo, 26 de febrero de 1795.

(14) AMNM, [ms. 100, doc. III, ff. 26r-56r, GUTIÉRREZ DE LA CONCHA, Juan: Diario de navegación de la expedición al golfo de San Jorge, Buenos Aires, 6 de agosto de 1795.

(15) Montaje y edición de Daniel Vaquero.

(16) AMNM, Diario de navegación de la expedición al golfo de San Jorge, ff. 28r-28v.

Reconociendo el golfo San Jorge

Las embarcaciones volvieron a unirse en la conocida como caleta Santa Elena. La primera idea del comandante fue navegar unidos en el reconocimiento del golfo, pero la lancha no tenía ni la vela ni el aguante del falucho que él mandaba y esto le provocaría grandes atrasos. Es por ello por lo que encomendó a Juan Inciarte que con la lancha y el veterano reloj número setenta y uno, ya usado en las expediciones anteriores de Córdoba y Malaspina, reconociese la multitud de islas y bajos que existían a la entrada del golfo. Destacamos también a Inciarte, quien, al igual que sus camaradas del falucho, se enfrentó con abnegación a las inclemencias y sacrificios propios de la zona a bordo de modestas embarcaciones.

Ya delegada esa tarea, Gutiérrez de la Concha se encargó del resto del reconocimiento desde el falucho *San Antonio*, junto con el primer piloto, José Peña, hombre muy conocedor de la zona y de muy buenas relaciones con los indígenas del lugar, y el aventurero Eusebio Medrano. El pilotín Juan Cruz Elguera, en tanto, quedó al frente de la sumaca¹⁷.

Entre la sumaca y la lancha se relevaron la caleta de San Sebastián (hoy llamada Santa Concepción), puerto Melo y zonas aledañas del noreste del golfo, puertos de San Antonio y Arredondo, mientras que Gutiérrez de la Concha realizó trabajos hidrográficos en la bahía de San Gregorio, levantando todos los accidentes geográficos a pesar de la mala meteorología que soportaron en aquellos días. A continuación pondremos a disposición distintas comparativas de los planos levantados durante la expedición con las imágenes satelitales actuales, donde se puede apreciar el gran trabajo de precisión cartográfica realizado por los marinos españoles.

Una de las características típicas de la zona era la cantidad de lobos marinos que habitaban en algunos de aquellos parajes; ya José Peña le había indicado a Gutiérrez de la Concha el gran número que había visto cuando estuvo en la zona hacia 1781. Pero los expedicionarios se encontraron con que estaban siendo cazados indiscriminadamente¹⁸.

Luego de reabastecerse en puerto Deseado, recorrieron la caleta de cabo Blanco hasta que retornaron a Santa Elena en la primera semana de 1795. Durante el regreso se reconoció también la costa hasta el río Colorado, llegando el 4 de febrero a Montevideo. Todas las cartas y planos levantados fueron enviados a España en la fragata *Santa Rufina*.

(17) *Ibíd.*, f. 30r.

(18) En el diario se describía que, cuando estuvieron en la isla de San Cayetano, el 12 de diciembre observaron el triste espectáculo de una inmensa cantidad de huesos de lobos marinos, y junto a estos, los restos de una pipa de posible fabricación inglesa, lo que llevó a afirmar a Gutiérrez de la Concha: «... con ese dato ya no extrañé que en todos estos parajes se hubiesen exterminado los lobos marinos que don José Peña había visto en mucho número el año del 81». *Ib.* f. 31r.



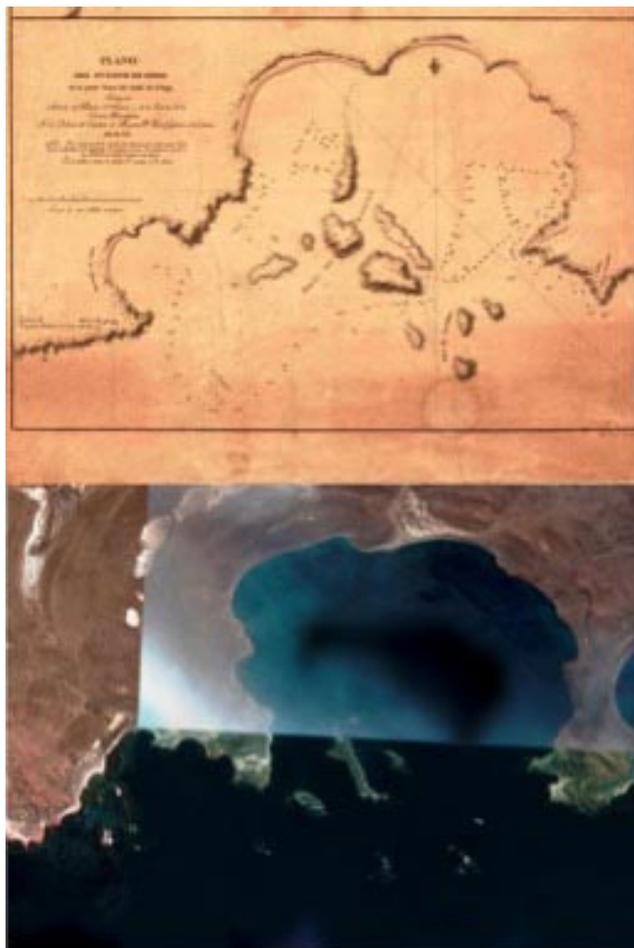
Plano levantado del puerto de Arredondo junto a una imagen satelital actual¹⁹

El «Capitán Grande» y los patagones

Como sucedía generalmente en este tipo de expediciones, los españoles contactaron con indígenas de la zona. El 28 de diciembre de 1794 se dio la primera interacción de la expedición con un grupo de patagones²⁰. Los antecedentes con ellos eran positivos, era un pueblo muy sociable, acostumbrado al continuo contacto con el establecimiento español de San José, al igual que con las expediciones comerciales provenientes del Río de la Plata hacia la costa patagónica. Conocían palabras castellanas y hasta habían incorporado algunas de ellas a su propia lengua, y llegaron a tener costumbres de los españoles como la afición al tabaco, al aguardiente, al té, al juego de cartas y a los dados.

(19) AMNM, Plano del puerto de Arredondo. Año de 1795. Las comparativas fueron realizada por Daniel Vaquero a partir de las imágenes satelitales brindadas por el Google Earth Pro.

(20) Grupo indígena del lugar.



Plano levantado del puerto de Melo²¹. Plano levantado del puerto de San Antonio²²

Miembros de la tripulación saltaron a tierra para realizar varias fogatas, porque era la manera de atraerlos si se encontraban en las inmediaciones. Uno de ellos se acercó a caballo hasta la playa, y pese a que Peña le aseguró en su idioma que la visita española era enteramente amistosa, este se mantuvo expectante hasta que los expedicionarios se dieron a la vela. Fue en ese momento cuando partió a la carrera para avisar a sus compañeros.

(21) AMNM, Plano del puerto de Melo, año de 1795. Las comparativas fueron realizada por Daniel Vaquero a partir de las imágenes satelitales brindadas por el Google Earth Pro.

(22) AMNM, Plano del puerto de San Antonio, año de 1795. Imágenes satelitales del Google Earth Pro.

Al virar por el cabo Blanco alcanzaron a divisar cómo un grupo de veinte personas a caballo los seguían por la playa. La sumaca no podía contrarrestar la marea y debía atracar, pero antes mandó el capitán un bote con presentes para aquellos inusuales acompañantes. Este gesto fue suficiente para que comunicaran las dádivas españolas a sus compañeros, que al poco tiempo se presentaron en el lugar. Luego que conocieron a Peña y supieron cuál era el objetivo que perseguían Gutiérrez de la Concha y sus hombres, les instaron a que saltaran a tierra. La navegación era adversa por los vientos contrarios, y fue entonces cuando los nativos les ofrecieron caballos para intentar llegar hasta puerto Deseado. Teniendo en cuenta que la tripulación estaba cansada y el viento era contrario, el capitán decidió fondear en el lugar.

La primera visita a la tribu se caracterizó por cierta indiferencia inicial por parte de los indígenas, como si estuviesen analizando el auténtico motivo de la llegada de aquellos extraños. Los anfitriones, unas veinte personas de ambos sexos, los recibieron sentados, con las piernas cruzadas y poco movimiento, pero la situación cambió cuando todos saludaron al conocido Peña. El cacique se llamaba Vicente, hombre conocido y muy estimado en todos los establecimientos de la Corona por su particular afecto hacia los españoles.

Gutiérrez de la Concha fue presentado por Peña, quien se dirigió a su superior con el nombre de «Capitán Grande», y de ahí el título del presente apartado. Este concepto era utilizado por el piloto español para aclararles a los nativos quién era el que detentaba la máxima autoridad en la expedición. Los patagones fueron informados de cuáles eran los objetivos de los españoles, quienes les explicaron que debían conocer toda la costa y examinar dónde se podría formar un nuevo establecimiento español en la zona. Comenta Gutiérrez de la Concha que esta última noticia les produjo una particular alegría, «prueba nada equívoca de su interés en ello, y del cuidado que por nuestra parte se ha tenido siempre en conservar su amistad y confianza»²³.

La mujer del cacique Vicente se llamaba Necocha y entendía muy bien el idioma español, ya que lo hablaba bastante regularmente. Durante la conferencia, ella sirvió de intérprete; destaca el capitán español que la mujer tenía mucha influencia sobre su marido y toda la comunidad, sorprendiéndole su talento y viveza, además de la buena relación y confianza que mantenía con Peña por el conocimiento mutuo de ambos a través de los años. La conferencia fue larga y fructífera.

Al anochecer del 28 de diciembre cambió la marea y el comandante ordenó embarcar nuevamente a la tripulación para aprovechar dichas condiciones. Como buen diplomático, hizo presentes a todo el grupo indígena prefiriendo, como es costumbre, al cacique y a su esposa. Estos últimos correspondieron al comandante español enviando a un esclavo suyo a caballo a la costa del Fuego, para que hiciese una fogata en la punta norte de la boca del puerto con

(23) AMNM, Diario de navegación de la expedición al golfo de San Jorge, f. 36r.



«Presenta un marinero inglés a la mujer de un gigante Patagón un pedazo de bizcocho para su niño». Fuente: *Viage del Comandante Byron alrededor del mundo...* (Madrid, 1769)

temprano al establecimiento para repartir los regalos que había determinado a los aborígenes en pago «de su servicio y de la amistad que conservaran con los nuestros»²⁴.

Lo que sorprendió a Gutiérrez de la Concha, por haber presenciado otras experiencias similares de reparto con diferentes poblaciones americanas durante la expedición Malaspina-Bustamante, es que no existiese entre tantos ningún descontento, que nadie se manifestara contrario por la distribución, además de la grandeza de aquellas princesas indígenas (Necochoa y su hija) que no se reservaron nada para sí, entregándolo todo, mostrándonos (indica el capitán) «en su semblante la dulce satisfacción que sentían de ser las dispensadoras de tamañas riquezas»²⁵.

En esta comisión como en la de alrededor del mundo, nuestro marino cántabro demostró un elevado interés por las noticias antropológicas, convirtiéndose en auténtico cronista de las experiencias vividas y en una especie de etnógrafo de los pueblos conocidos. Llegó a desarrollar una interesante amistad con el cacique y su hija, y esta situación le permitió enterarse de varios

la idea de que los españoles pudiesen entrar antes del amanecer en dicho punto.

En la mañana del 29 de diciembre fondearon cerca del establecimiento español, una pesquería real protegida por una guarnición militar, cuyo oficial comandante de tropa era el teniente Luis Leite. El principal objetivo de los expedicionarios fue reemplazar el agua. Se sabía de la existencia de unos manantiales a dos leguas del establecimiento y donde tenían sus tolderías los indígenas, situación que llevó a Gutiérrez de la Concha a intentar valerse de ellos para conseguir la aguada. Gracias a los patagones reemplazaron la aguada el 31 al amanecer, cosa impensada sin su ayuda.

Sin poder zarpar por los vientos adversos, Gutiérrez de la Concha se dedicó a visitar las tolderías y manantiales de Vicente junto al teniente Luis Leite y al oficial aventurero Eusebio Medrano, regresando

(24) *Ibidem*, f. 36v.

(25) *Ib.*, f. 37r.

aspectos de carácter antropológico. Sobre los patagones escribió una serie de noticias relacionadas a su manera de aplicar la justicia, su visión de la vida matrimonial, su religiosidad y costumbres²⁶.

El 1 de enero de 1795 se presentaron en la playa varios naturales de una población ajena a la del cacique Vicente. Se hicieron presentes en varias oportunidades trayendo consigo carne de guanaco y quirquinchos para vender, pero nunca vendieron las mantas de pieles que poseían. Estas las reservaron como regalo para el marino Peña, al que no conocían personalmente pero por el cual tenían el máximo de los respetos. Sobre esto último comentó Gutiérrez de la Concha: «... en esta tribu había varios Indios que nunca habían visto Europeos y cuyas señales de amistad hacia Peña no fueron inferiores a la de los Indios conocidos porque la fama de su generosidad y buen corazón ha corrido entre todos estos naturales»²⁷.

El engaño que no fue y el retorno al Río de la Plata

Estos últimos grupos indígenas no se comunicaban correctamente en español, como sí había sucedido antes con Necocho, y Gutiérrez de la Concha debía confirmar la noticia adelantada por el cacique Vicente sobre la existencia entre Santa Elena y la península de San José (hoy península de Valdés) de un puerto bueno donde desaguaba un río. Los nativos confirmaron que había un río de muy poca profundidad, donde no podrían navegar las embarcaciones, a dos jornadas o «dos soles» del lugar en el que se encontraban, y la idea era localizarlo con su ayuda, con la promesa española de remunerar con justicia el trabajo de los guías indígenas. El dato del río era muy importante, teniendo en cuenta la escasez de agua que caracteriza toda la costa visitada por los expedicionarios.

Hacia el 10 de enero de 1795, la intención del capitán fue reconocer el río indicado por la tribu y el puerto que estaba en la costa este de la península de San José, eligiendo el falucho como el medio más idóneo para lograrlo. Inciarte lo acompañó para ayudarlo en los trabajos, mientras que Peña hizo derrota directa al río Negro donde tenía orden de esperarle para que le diese las indicaciones de cómo proseguir los reconocimientos hasta el cabo San Antonio.

Lamentablemente, no encontraron aquello de lo que hablaron los indígenas, y Gutiérrez de la Concha creyó que no existía ni el puerto ni el río mencionado. La desazón producida fue tal que quedó bautizado aquel punto como «La

(26) Ib., f. 37r-38r. También se interesó en describir cómo era la situación del resto de los pueblos indígenas vecinos de los patagones. Manifestó que toda la costa patagónica estaba dividida como en pequeños «señoríos», que según él eran totalmente independientes. Los indígenas que allí habitaron tenían entre sí las mismas costumbres y lenguaje. Sobre esas noticias, véanse en el diario de navegación los folios 39r y 39v.

(27) Ib., f. 47.

Punta del Engaño». Pero las referencias de los indígenas eran correctas; el río del que se habla era el conocido hoy como «Chubut», el cual desemboca en aquella zona pero resulta poco visible desde el mar²⁸.

El comandante del río Negro, teniente de dragones Fulgencio Núñez, recibió a Gutiérrez de la Concha con la noticia de que se había avistado una embarcación extraña a la altura de la península de los Jabalíes. Queriendo el capitán aclarar este hecho, determinó hacer el reconocimiento en el falucho, acompañado por una lancha con el piloto Gerardo Bordas, mientras que por tierra pasarían algunos peones a caballo hasta la punta Rubia, para reconocer todas las inmediaciones y dar aviso de cualquier novedad.

Preparando ya el regreso, decidió el comandante entregar los efectos sobrantes para la comisión a los almacenes del establecimiento español. Descargada la sumaca de todos estos productos y de la lancha de la *Descubierta*, cuya utilidad había ya cesado, se cargó de sal para beneficio de la Real Hacienda y mandó a Peña retornar a Buenos Aires.

El 27 de enero comisionó a Gerardo Bordas a reconocer con los peones a caballo toda la península de los Jabalíes, mientras que Inciarte tuvo la responsabilidad de sacar distintas marcaciones desde Punta Rubia. Gutiérrez de la Concha se dirigió en el falucho a examinar algunas islas, para volver luego al fondeadero. Una vez que escuchó el informe positivo de Bordas sobre su reconocimiento, durante el que no se encontraron pruebas de presencia de europeos en el lugar, decidió partir²⁹. Siguieron recorriendo y describiendo las costas hasta llegar definitivamente a las latitudes de la actual provincia de Buenos Aires.

La toponimia como homenaje permanente

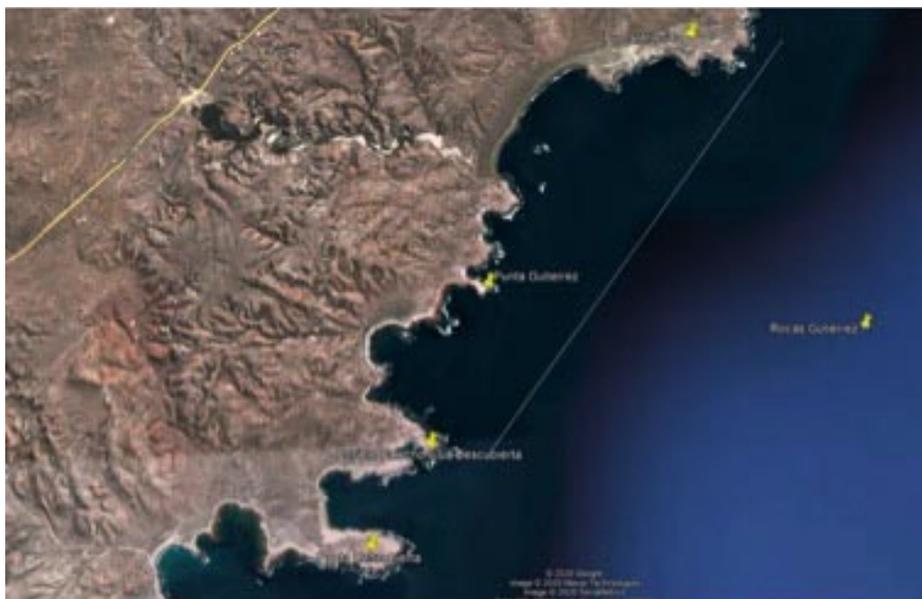
El comandante Gutiérrez de la Concha tuvo la intención manifiesta de homenajear a muchos de sus camaradas a la hora de bautizar los accidentes geográficos que fueron reconociendo. Eligió los nombres de viejos camaradas, de otros oficiales y pilotos de la Real Armada que él consideró distinguidos, autoridades del virreinato que creyó dignas del recuerdo, jefes suyos en distintas comisiones y expediciones, hidrógrafos destacados, etc.

Podemos observar los nombres de Valdés (ministro de marina), Malaspina, Bustamante (su comandante en la *Atrevida*), así como el de otros miembros de dicha expedición como Vernacci, Tova, y Viana. Sumó a esos reconocimientos los nombres de Ulloa, Tilly, Melo, Arredondo, Aristizábal, etc.

(28) Véase DOSERRES, H. [RATTO, Héctor Raúl]: «Expedición del capitán de fragata Don Juan Gutiérrez de la Concha al golfo San Jorge», *Boletín del Centro Naval* (Buenos Aires) XLVII/480 (1929-1930), pp. 607-608. Por lo menos les cambió la suerte el día 14, en el puerto que llamó «Valdés», donde encontraron siete guanacos a los que le dieron caza, contando con carne fresca hasta el río Negro.

(29) AMNM, Diario de navegación de la expedición al golfo de San Jorge, f. 53r.

A lo largo de su diario de navegación solo reconoció explícitamente la intención de llamar de determinada manera a ciertos accidentes geográficos como la bahía de Malaspina³⁰, el puerto de Córdoba³¹, el puerto de Valdés³² y la punta del Falucho³³.



Posible ubicación de punta Falucho, entre las puntas Atrevida y Descubierta³⁴

En relación a este último punto, debemos decir que no aparece su nombre en ningún mapa posterior a la expedición. En el diario comenta Gutiérrez de la Concha que arribaron a un abrigo distante a una legua al sur del cabo Raso. Junto a Daniel Vaquero hemos intentado identificar la bautizada como punta del Falucho, y creemos que puede ser alguna de las pequeñas caletas que se encuentran hoy al sur de la punta Atrevida (cabo Raso).

Si se analizan los nombres puestos, observaremos que siguió la lógica de bautizar con el nombre de ilustres figuras y de oficiales superiores de la Real Armada a grandes accidentes geográficos, coincidiendo generalmente los

(30) *Ibidem*, f. 33r.

(31) *Ib.*, f. 34r.

(32) *Ib.*, f. 49v.

(33) *Ib.*, f. 48r.

(34) La línea representa la distancia de una legua hacia el sur del cabo Raso, como se indica en el diario de navegación. Debemos saber que en esta zona las diferencias de mareas son importantes, existiendo una diferencia de unos 4 a 6 metros entre la pleamar y la bajamar, pudiéndose ver algunos islotes solo en marea baja.

capitanes generales, antiguos jefes suyos, o altos funcionarios coloniales con las ensenadas, puertos, bahías y penínsulas, mientras que los oficiales subalternos, pilotos y miembros científicos que quiso destacar, se perpetuaron en islas, cabos, puntas, montes y bajos, como se registra en los planos conservados hoy en el Museo Naval de Madrid³⁵.

Sin embargo, nos encontramos con la injusticia histórica de que Juan Antonio Gutiérrez de la Concha, principal responsable de la expedición, no cuente hoy con el merecido homenaje o recuerdo toponímico en la zona que levantó y reconoció por primera vez. No sucedió lo mismo con los pilotos Peña (Ensenada de Peña) e Inciarte (Cerro Inciarte)³⁶. En el mapa anterior figuran la punta y las rocas «Gutiérrez», justamente entre las puntas Atrevida y Descubierta. Es un nombre impuesto posteriormente a la expedición, y puede ser que haya sido en homenaje a Gutiérrez de la Concha, pero no tenemos todavía constancia documental al respecto. Sí destacamos que la ciudad de Rada Tilly es la única del golfo San Jorge, por lo que tenemos entendido, que recuerda su nombre en una de las vías que llegan hasta la costanera: calle Brigadier J. Gutiérrez de la Concha

El hombre que se convirtió en marino ilustre

Hemos visto la faceta más científica de Gutiérrez de la Concha, ese marino del siglo XVIII con profundos conocimientos en cartografía y astronomía, curioso por las culturas de los pueblos indígenas, con más millas navegadas que muchos de su generación.

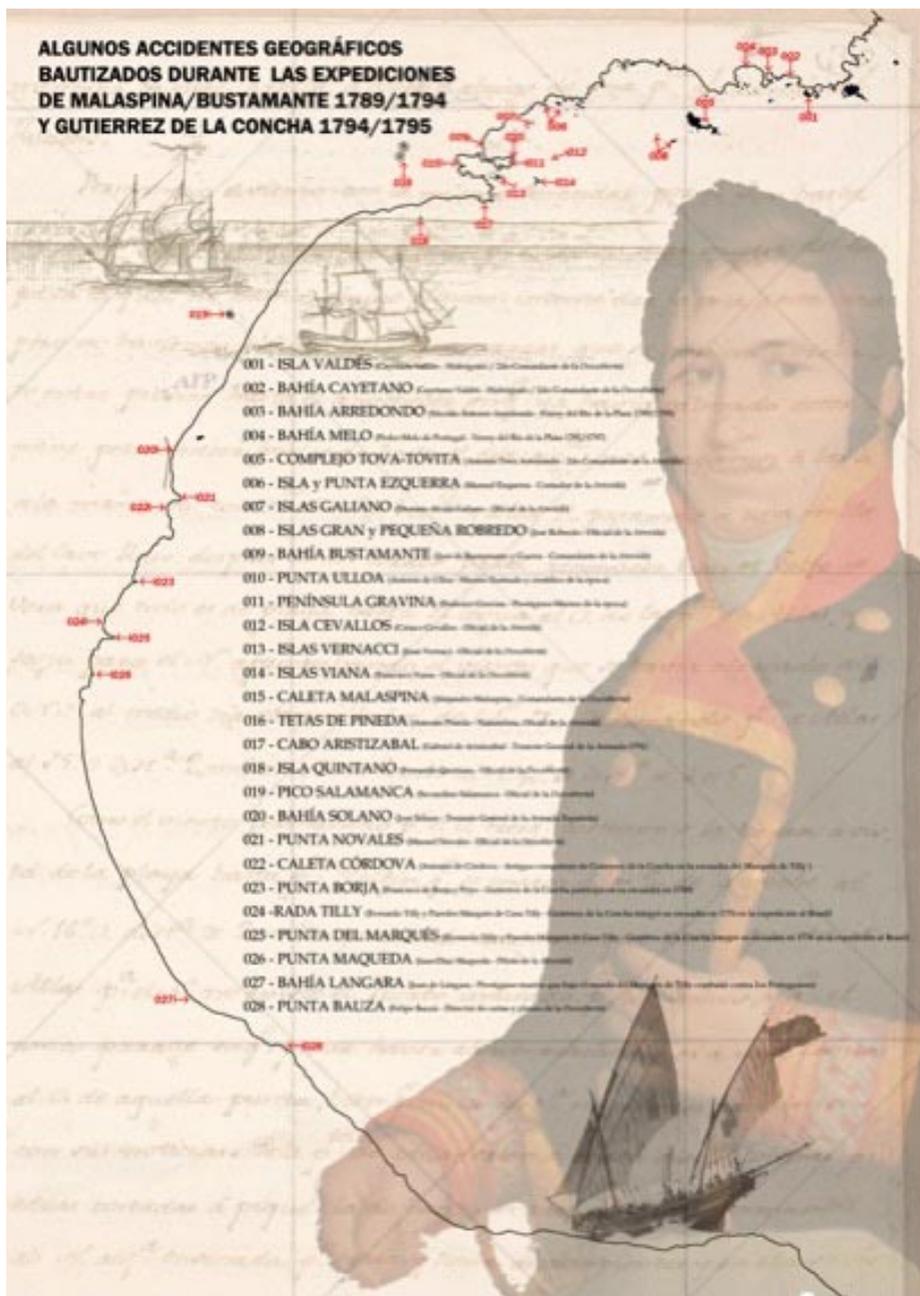
En 1805 se casó con Petrona Irigoyen de la Quintana, natural de Buenos Aires, con quien tuvo cuatro hijos, dos de los cuales, Manuel y José, fueron «Grandes de España», obteniendo el marquesado del Duero y de La Habana, respectivamente.

Su papel más destacado desde el aspecto militar fue en las victorias frente a los británicos que invadieron el Río de la Plata en dos fases entre 1806 y 1807, donde participó activamente en la reconquista de Buenos Aires, desempeñándose como segundo comandante de la expedición militar y jefe de la escuadrilla naval, bajo las órdenes del ilustre marino español de origen francés don Santiago de Liniers y Bremond.

Durante la segunda fase de la invasión, en 1807, sufrieron los británicos un duro revés, con más de 10.000 efectivos, una auténtica revancha para España dos años después de Trafalgar. En ese momento, Gutiérrez de la Concha fue designado por el cabildo para defender uno de los puntos clave de la ciudad, la plaza del

(35) En el AMNM también se conservan de esta expedición la «Carta esférica del golfo de San Jorge levantada por el Capitán de Navío Don Juan Gutiérrez de la Concha (...) entre fines del año 1794 y principios de 1795». 47-B-3 y 47-B-3 bis, y el «Plano del puerto de Valdés situado en la península de San José en la costa patagónica en la latitud de 42°. Año 1795». 47-B-6.

(36) Sus nombres fueron impuestos antes y después, respectivamente, de la expedición estudiada.



Fuente: Daniel Vaquero. www.radatillyenelpasado.blogspot.com

Retiro. Allí fue comandante en jefe de la batalla más dura y desventajosa que se vivió en Buenos Aires frente a militares británicos. La defensa fue heroica, pese a la derrota en la batalla, y alcanzó el ascenso al grado de brigadier.

Designado como gobernador intendente de Córdoba del Tucumán, la segunda intendencia más importante del virreinato, vivió a finales de mayo de 1810 la instauración de la junta revolucionaria en Buenos Aires, que desconoció la autoridad del virrey y de la Regencia, invitando a adherirse a las demás gobernaciones. El entonces brigadier Gutiérrez de la Concha, respondiendo a la conducta que marcó toda su vida, tomó partido por la fidelidad hacia las autoridades peninsulares, conformando como militar una posición política contrarrevolucionaria que representó el primer gran obstáculo que tuvo que enfrentar la revolución en el Río de la Plata.

La expedición militar proveniente de Buenos Aires lo capturó junto al jefe de escuadra y antiguo virrey Santiago de Liniers y Bremond, y una vez prisioneros, la Junta Gubernativa de Buenos Aires les impuso la pena capital, siendo arcabuceados el 26 de agosto de 1810 en el monte llamado de los Papagayos, en Cabeza de Tigre (Córdoba)³⁷.

Quizá aquí se dé la otra paradoja del destino, y es que haya sido sentenciado a muerte, por un delito oficialmente juzgado de «traición», un marino que dio muestra cabal durante toda su vida de fidelidad a su rey y a su patria. Sus restos reposan hoy, junto a sus compañeros de infortunio, en el Panteón de Marinos Ilustres de Cádiz, ese lugar que la Armada española reserva para sus hombres más destacados y modélicos.

Algunas consideraciones finales

La comisión de reconocimiento al golfo San Jorge nació para completar y complementar la tarea de aquella gran expedición de las corbetas de Malaspina y Bustamante, buscando cumplir varios objetivos. Uno de los principales fue el estratégico, por las aspiraciones ciertas de Inglaterra de tener presencia en las posesiones meridionales de España. Pero también significó un importante aporte al conocimiento hidrográfico y náutico de la región, reconociéndose por primera vez accidentes y costas, aclarando inexactitudes de exploraciones pasadas a partir de la entidad de los trabajos cartográficos llevados a cabo por marinos de destacado nivel científico.

Por otra parte, contribuyó al contacto amistoso y pacífico con los patagones y demás tribus vecinas, obteniendo un mejor conocimiento antropológico de estos y sellando una buena política de colaboración, igual de beneficiosa para ambas partes.

(37) Los contrarrevolucionarios que sufrieron la pena capital fueron el gobernador-intendente Juan Gutiérrez de la Concha, el exvirrey Santiago de Liniers, el asesor Victorino Rodríguez, el coronel Santiago Alejo de Allende y el contador Joaquín Moreno, salvándose por su carácter sacerdotal el obispo Orellana.

Desde el punto de vista profesional, para nuestro marino cántabro representó su primera posibilidad de colocarse al frente de una comisión de entidad, en la que demostró su valía para el mando y la toma de decisiones, además de su plusvalía como oficial científico, característica que ya había acreditado anteriormente.

Es de justicia recordar, a los 225 años de su realización, la gran tarea realizada por estos marinos, siendo uno de los extraordinarios aportes realizados por la Real Armada española a la región del Río de la Plata, y especialmente a la Patagonia. Hoy, navegar por el golfo San Jorge es recorrer en cada uno de sus nombres y accidentes la nómina de aquellos que hicieron grande a la Armada española del siglo XVIII. Que sirva esa invitación al homenaje perpetuo como muestra de agradecimiento de una Argentina independiente que sabe reconocer el buen legado dejado por estos ilustres hombres

Fuentes

Archivo del Museo Naval de Madrid

- Probanza de guardiamarina de Juan Antonio Gutiérrez de la Concha, Prueba de Hidalguía, Fechas extremas: 1671-1775, sign.: E. 1401
- Diario de navegación de la expedición al golfo San Jorge, manuscrito 100, documento III, folios 26r-56r, Buenos Aires, 6 de agosto de 1795.
- «Aviso de Nicolás Arredondo a Malaspina sobre la compra del bergantín necesario para la expedición del golfo San Jorge de 1795», manuscrito 279, folios 46r-46v, Buenos Aires, 10 de marzo de 1794.
- Carta de Juan Inciarte a Felipe Bauzá dándole cuenta del resultado de la comisión de reconocimiento del golfo San Jorge, que realizó en unión de Gutiérrez de la Concha, manuscrito 177, folios 460 r-461 v. Montevideo, 26 de febrero de 1795.
- «Plano del Puerto de Malaspina. Año de 1794», signatura 47-C-13.
- «Plano del Puerto de Córdoba. Año de 1794», signatura 47-C-14.
- «Plano del Puerto de Melo. En la parte norte del Golfo de San Jorge. Trabajado a bordo del Falucho San Antonio y de la Lancha de la Corveta *Descubierta*. A las órdenes del Capitán de Fragata D. Juan Gutiérrez de la Concha. Año de 1795», signatura 47-C-12, firmado por Felipe Bauzá.
- «Carta esférica del golfo de San Jorge levantada por el Capitán de Navío Don Juan Gutiérrez de la Concha (...) entre fines del año 1794 y principios de 1795», signatura 47-B-3 y 47-B-3 bis.

Archivo Provincial de Escuelas Pías (Madrid)

- Libro de pensión y gastos de colegiales de Villacarriedo, signatura 362/01, folio 8.

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán

- Expediente de Juan Gutiérrez de la Concha. Cuerpo General, legajo 620/537.

Real Academia de la Historia

- «Oficio de Alejandro Malaspina a D. Antonio Valdés adjuntándole los apuntes relativos a la expedición de dos sumacas o bergantines de Montevideo que deberán combinar con las

corbetas “Descubierta” y “Atrevida” al reconocimiento del golfo de San Jorge en la costa oriental patagónica», Colección de manuscritos sobre América, tomo VII, folio 481.

Bibliografía

- DOSERRES, H. [RATTO, Héctor Raúl]: «Expedición del capitán de fragata Don Juan Gutiérrez de la Concha al golfo San Jorge», *Boletín del Centro Naval* (Buenos Aires) XLVII/480 (1929-1930), pp. 601-611
- FURLONG CARDIFF, Guillermo: «Las exploraciones y viajes a las costas patagónicas y del Estrecho en los siglos XVI, XVII y XVIII», *Boletín del Centro Naval* (Buenos Aires) LXXV/636 (1957-1958), pp. 295-317.
- MAESO BUENASMAÑANAS, Juan Alfonso: *Expediciones navales españolas a la Patagonia argentina durante el siglo XVIII*, Ministerio de Defensa (colección Tesis Doctorales), Madrid, 2007.
- MALASPINA, Alejandro: *Viaje científico y político a la América Meridional, a las costas del Mar Pacífico y a las Islas Marianas y Filipinas verificado en los años de 1789, 90, 91, 92, 93 y 94 a bordo de las Corbetas Descubierta y Atrevida de la Marina Real, mandadas por los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José F. Bustamante*, El Museo Universal, Madrid, 1984.
- MASSERA, Cristina: «Golfo de San Jorge. Descripción geográfica», *El Ojo del Cóndor*, núm. 3, Instituto Geográfico Nacional de la República Argentina, Buenos Aires, 2012, pp. 3-5.
- PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, 1873.
- PESADO RICCARDI, Carlos N.: *Gutiérrez de la Concha. Una vida para el Rey*, Ministerio de Defensa, Madrid 2007, 205 pp.
- : «El Brigadier Juan Antonio Gutiérrez de la Concha en la marina ilustrada española del siglo XVIII», en BRAVO, Javier (coord.): *Aportaciones a la historiografía del mundo hispánico*, Fundación Mapfre-Tavera, Madrid, 2005, pp. 241-254.
- : «Juan Gutiérrez de la Concha», en MARCO, Miguel Ángel de, y MARTIRÉ, Eduardo (coords.): *Revolución en el Plata. Protagonistas de Mayo de 1810*, Academia Nacional de la Historia de Argentina, Buenos Aires, 2010, pp. 239-246.
- : *El brigadier Juan Gutiérrez de la Concha y el papel de los marinos españoles en tiempos de la revolución rioplatense (1808-1814)*, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia (tesis doctoral), Madrid, 2015, 731 págs.
- RATTO, Héctor [Raúl]: «Cartografía inédita del siglo XVIII en el Museo Naval», *Boletín del Centro Naval* (Buenos Aires) LI/499 (1932-1933), pp. 783-793.
- TORRE REVELLO, José: *Mapas y planos referentes al Virreinato del Río de la Plata conservados en el Archivo General de Simancas*, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1938.