



**CONTINENTES FLOTANTES: VIAJES, HIELOS FLOTANTES Y UTILIDAD
EN LA EXPEDICIÓN DE JOSÉ BUSTAMANTE Y GUERRA A LAS ISLAS
AURORA (1794)***

Marcelo Fabián Figueroa

CONICET / Universidad Nacional de Tucumán, Argentina

Recibido: 28/05/2023

Aceptado: 15/06/2023

RESUMEN

Este trabajo estudia la expedición de la Atrevida a las islas Aurora durante la segunda estadía de la expedición Malaspina en las islas Malvinas. El viaje de enero de 1794, que registró y explicó la existencia de hielos flotantes en la ruta comercial que conectaba Cádiz con Lima es tomado como ejemplo de una institución productora de conocimiento referido a lejanos territorios coloniales. La pregunta por la utilidad del conocimiento producido por el viaje español es pone de relieve la apropiación política de la ciencia por España con el fin de contrarrestar el avance inglés en el Atlántico sur.

PALABRAS CLAVE: viajes científicos; atlántico sur; imperios; hielos flotantes; saber.

**FLOATING CONTINENTS: TRAVEL, FLOATING ICE AND UTILITY IN THE
EXPEDITION OF JOSÉ BUSTAMANTE Y GUERRA TO THE AURORA
ISLANDS (1794)**

ABSTRACT

This paper studies the journey of La Atrevida frigate to Aurora Islands, this travel is framed in the second stay of the Malaspina expedition in the Malvinas Islands. La Atrevida's voyage on January 1794, which registered and explained the existence of floating ice in the commercial route between Cadiz and Lima is taken as an example of knowledge production at the distance. The question of the usefulness of the knowledge

* Este trabajo se enmarca en el Proyecto de Investigación científica y tecnológica (PICT 2019-4438) «Los confines del imperio: viajes, agencias y tensiones. Río de la Plata y Patagonia entre los siglos XVI y XVIII» financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología de Argentina y radicado en el Instituto Interdisciplinario de Estudios Latinoamericanos (IIELA) de la Universidad Nacional de Tucumán.

produced by the Spanish voyage highlights the political appropriation of science by Spain in order to counteract the English advance in the South Atlantic.

KEY WORDS: scientific voyages, South Atlantic, empires, floating ices, knowledge.

Marcelo Fabián Figueroa. Licenciado y Profesor de Historia por la Universidad Nacional de Tucumán, realizó su doctorado en Historia Moderna en la Universidad Pablo de Olavide (Sevilla, España) y su pos-doctorado en el Instituto Universitario Europeo (Florencia, Italia); es Profesor Adjunto a cargo de la Cátedra de Historia Moderna de la Universidad Nacional de Tucumán e Investigador Adjunto del CONICET en el Instituto Superior de Estudios Sociales. Sus investigaciones abordan la Historia Moderna en clave de Historia Atlántica, éstas abordan la historia de los viajes científicos, la del coleccionismo científico entre América y Europa y la de las prácticas de escritura y edición de los escritos de viajes.

Correo electrónico: marcefi2013@gmail.com

ID ORCID: 0000-0002-6925-4637

CONTINENTES FLOTANTES¹: VIAJES, HIELOS Y UTILIDAD EN LA EXPEDICIÓN DE JOSÉ BUSTAMANTE Y GUERRA A LAS ISLAS AURORA (1794)²

La tarde del 11 de enero de 1794, cuando aún no se había cumplido aún la primera jornada de la expedición que llevaría a la *Atrevida* y a su tripulación desde el puerto de La Soledad hasta las islas Aurora, arreciaron vientos fríos del este. José Bustamante y Guerra registró el fenómeno en su diario pues éstos dificultaban la navegación hacia Lima incluso durante el verano austral:

“Estos vientos del este no dejaron de sorprendernos, cuando por lo común sólo soplan en la estación de invierno, en cuya experiencia se fundan algunos Pilotos mercantes para preferir aquella estación a la de verano con la probable esperanza de montar el cabo de Hornos con más brevedad y consiguientemente acortar [...] mucho la navegación a Lima. Sin embargo yo creo falsificada esta opinión por la razón y que para seguirla se prefirió el interés a otros motivos que reclama la humanidad y que no deben jamás posponerse [...]. [...] Yo quisiera preguntarles si las noches casi continuas [...] en aquellas altas latitudes facilitan al marinero maniobrar o hacer los esfuerzos de vela que proporciona lo largo de los días en la estación opuesta. Ni cómo puede resistir la gente el duro trabajo de sufrir la nieve, la garúa y el frío intensísimo de aquellas regiones sin sentir las tristes consecuencias que padece” (NOVO Y COLSON, 1885: 316).

El diario de viaje de Bustamante y Guerra pone de relieve la articulación entre el registro de los fenómenos naturales, la aserción de su influencia sobre los navíos que

¹ La lograda expresión que aquí se usa para definir a los icebergs corresponde a Arcadio Pineda. Archivo del Museo Naval de Madrid (en adelante AMN-M) Ms. 181, ff. 2-313v. Viaje en limpio de las corbetas “*Descubierta*” y “*Atrevida*” desde su salida de Cádiz en 1789 hasta su regreso a Montevideo en 1794. Por Arcadio Pineda. f. 306r.

Arcadio Pineda y Ramírez (1765-1826) era hermano de Antonio Pineda y Ramírez quien se desempeñó como responsable de los trabajos de Historia natural en la expedición Malaspina. Arcadio Pineda ingresó a la marina como guardiamarinas en 1779 y se integró a la expedición española como teniente de fragata. Su labor como colector, copista y reseñador de documentos en los archivos coloniales, tal es el caso del de México, fue destacable. A esta tarea desarrollada durante el viaje debería sumarse su trabajo en el ordenamiento y catalogación de los papeles de Historia natural que desarrolló en Madrid una vez concluido el viaje.

² Este trabajo se enmarca en el Proyecto de Investigación científica y tecnológica (PICT 2019-4438) «Los confines del imperio: viajes, agencias y tensiones. Río de la Plata y Patagonia entre los siglos XVI y XVIII» financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología de Argentina y radicado en el Instituto Interdisciplinario de Estudios Latinoamericanos (IIELA) de la Universidad Nacional de Tucumán.

surcaban estas aguas y el diagnóstico acerca de que un fallido razonamiento particular, fundado en el interés económico de los comerciantes, había contribuido a provocar naufragios. En su lugar surgía el consejo de viajar en verano según sus observaciones fundadas en el interés de la “humanidad”. Producción de conocimiento hidrográfico, aspiración a fomentar el comercio por medio de una travesía segura y el viaje como instancia capaz de constatar dichos asertos aparecen aquí articulados.

Este trabajo aborda la inspección de la porción marítima situada al sureste de las islas Malvinas que José Bustamante y Guerra efectuó en enero de 1794 para situar de modo preciso las islas Aurora. Los pormenores de este viaje permiten acercarse, por un lado, al modo en que los viajes científicos trabajaban a fines del siglo XVIII sobre el terreno y, por el otro, al tipo de saber producido como resultado de tales travesías. Éste estudia en especial el encuentro de la tripulación de la *Atrevida* con hielos flotantes, un hecho que propició la síntesis de nuevo saber hidrográfico orientado a la mejora del tránsito austral de los barcos españoles que conectaban el océano Atlántico y el Pacífico.

El abordaje del caso aquí considerado se ha visto beneficiado por los aportes de la historia de la ciencia que en las últimas décadas ha considerado los procesos de producción y transmisión de saber en relación a sus implicancias económicas y sociales. En este contexto la contribución de Joel Mokyr ha sido fundamental pues ha permitido discutir y problematizar una serie de variables que matizaron la percepción de la producción de saber en relación a el contexto histórico, las disciplinas, los agentes, las instituciones, los modos de publicidad, etc. involucrados en dicho proceso. El trabajo de Mokyr, orientado a la explicación del vínculo existente entre ciencia y producción económica en el marco del siglo XVIII inglés, ha conllevado el interés por poner en juego dicha articulación en contextos situados más allá de los ámbitos industriales en sentido estricto, tal es el caso de la mineralogía, la construcción naval, la botánica, la navegación, etc. (MOREL, PAROLINI, PASTORINO, 2016; DAVIDS, 2016).

Interesa aquí acercarse a la noción de conocimiento útil propuesta por Mokyr. La misma abarcaría el estudio del “qué” de los fenómenos y el del “cómo” de los mismos. Éstos son: el conocimiento proposicional referido a la identificación y descripción de los fenómenos y el prescriptivo que se desprende del primero y habilita su uso o aplicación (MOKYR, 2008). Es decir, mientras el primero tiene que ver con observar,

inventariar, catalogar, etc. fenómenos con el fin de establecer regularidades, el segundo tiene que ver con la utilidad -y la aplicabilidad- relativa a aquel (MOKYR, 2008). La aspiración prescriptiva del proceso de producción de conocimiento resulta innegable, la misma se materializó en la publicidad erudita de la que tal conjunto de hallazgos fue objeto a través de su reporte impreso (MOKYR, 2009).

A su vez cabe referir también los aportes provenientes de la historia de la circulación de saberes que le ha reservado a los viajes científicos un rol primordial. Dicho estado de cosas ha sido impulsado por la reconsideración de las disciplinas físicas ligadas a la observación de los fenómenos naturales así como a la articulación entre producción científica e imperios en la Edad Moderna (DONATO, CHAPPEY, 2016). Surge así, según los autores referidos, la pregunta por los vínculos entre el viaje científico y las “dinámicas políticas” que pondrían de manifiesto la inconmensurabilidad de los ritmos de ambas magnitudes. De allí la necesidad de interrogar la interrelación entre ambos planos (DONATO, CHAPPEY, 2016).

De este modo es posible pensar en los planos que se superponen en un viaje científico. Éstos pueden ser rastreados en los escritos resultantes de su despliegue espacial, desde el diario de viaje hasta el informe o las listas de reseñas confeccionadas por los miembros de la tripulación. La relación escrita del itinerario contiene la descripción del contexto geográfico en el cual se reúnen los datos inventariados y contrastados junto al registro de las prácticas que intervinieron en su recolección. El diario de viaje, en tanto relación escrita de hechos naturales poseedores de interés científico, cumple diversas funciones entre las cuales pueden citarse la delimitación de un campo de saber, la comparación de los datos obtenidos por otras expediciones, la aportación de nuevos datos así como su interpretación, la configuración de argumentos disponibles para la conquista territorial, etc. (LINON-CHIPON, VAJ, 2006).

De allí que la consideración de la dimensión lingüística y literaria, ligada a los tipos textuales y la retórica de la representación escrita, que soporta en última instancia a la demostración científica, sean fundamentales para comprender el tipo de saber producido durante los viajes. La historia de la ciencia ha sopesado de modo positivo estas dimensiones aunque de manera tardía y desigual, lo que conllevó a descuidar la consideración de los géneros y de la retórica de la escritura científica (CHARTIER, 2012; PRESTON, 2015; HAYDEN, 2016). Resulta así necesario abonar la comprensión

de la articulación de los referidos vectores escriturarios con las instituciones que impulsaron los viajes científicos.

De lo dicho hasta aquí puede colegirse la importancia de estudiar las culturas escritas de la ciencia que, en el caso del reporte de fenómenos nuevos y distantes en el espacio, permiten divisar las prácticas de la escritura ligadas no tan solo a la demostración sino también a las de la recolección de los datos (SAFIER, 2015).

Este trabajo se sitúa en las precedentes coordenadas conceptuales para interrogar algunos de los escritos alumbrados por la expedición a las islas Aurora en enero de 1794. El diario de viaje de Bustamante y Guerra, en particular, se explaya sobre una serie de tópicos que ponen de relieve la compleja relación entre producción de conocimiento hidrográfico y contexto político en torno a la inspección de un espacio distante y disputado por los poderes coloniales europeos.

En efecto, el segundo y tercer viaje de James Cook entre 1772 y 1779 habían transformado al Atlántico sur en un escenario primordial de la expansión ultramarina. Confluían así la búsqueda de la *Terra Australis Incognita* y la descripción de los mares, las islas y los fenómenos naturales australes. Cabe preguntar, entonces, por la forma en la cual el “que” y el “como” de dichos fenómenos naturales, tal es el caso de los hielos flotantes, fue abordado y sintetizado por la tripulación de *Atrevida*. Es decir, ¿cuál sería el significado científico y geopolítico del registro de los hielos flotantes efectuado por el viaje español como resultado de la inspección de las islas Aurora en enero de 1794?

*

Las islas Auroras habían sido avistadas en 1762 por la fragata Aurora que procedía de Lima. Su inspección se organizó entre agosto y septiembre de 1793 durante la estadía en el puerto del Callao. La decisión de separar a las corbetas *Atrevida* y *Descubierta* durante el cruce del Cabo de Hornos y el posterior reconocimiento de las Malvinas, su mar adyacente situado al sureste para localizar las Auroras así como la costa oriental de la Patagonia caracterizó el tornaviaje. La necesaria revisión de los datos obtenidos durante la primera estadía, la determinación de la localización exacta de las Auroras así como el establecimiento de la verdadera extensión de las Malvinas hacia el este resultaban cruciales de cara a la publicación de los resultados del viaje (DAVID *et al.*, 2004).

El diario del viaje a las Auroras contiene valiosa información que podría distribuirse en los siguientes tópicos que, según los casos, corresponden al terreno de lo científico y de lo político: a) descripción de fenómenos naturales tales como el viento, las corrientes marinas, los hielos flotantes; b) reflexión acerca de los modos de representación más acertados de fenómenos naturales nuevos, por ejemplo los hielos flotantes, según las categorías de lo sublime y lo pintoresco; c) registro de las experiencias vitales ligadas al miedo y estupor que generó en la tripulación el encuentro con las gigantes moles congeladas; d) proposición de un diagnóstico o consejo político referido a la mejor manera de navegar por dichos mares según lo observado durante la expedición.

En esta oportunidad sólo se abordarán las cuestiones referidas a los puntos a y b pues guardan estrecha relación con el “qué” y el “cómo” de la producción de saber geográfico.

La descripción de los hielos flotantes y de las Auroras constituye parte sustancial de la información contenida en el diario de viaje de Bustamante y Guerra.

Los primeros hielos flotantes fueron vistos el 16 de enero. Las islas fueron reconocidas a la distancia, todas cubiertas de nieve, el 22 de enero. Como consecuencia Bustamante y Guerra pudo escribir que ratificaba el “descubrimiento” español de las islas en 1762.

Los encuentros con grandes masas de hielos flotantes ocurridos entre el 28 y el 30 de enero de 1794 son quizás los más importantes por el cúmulo de datos recolectados por la expedición española.

En la mañana del 28 de enero puede leerse lo siguiente:

“[...] a esta hora contábamos ya con 100 bancas de todos los tamaños, y este número se iba multiplicando a medida de avanzar al oeste. Seguimos, sin embargo el periplo rumbo al noroeste [...] donde no se reconocían entonces los mismos embarazos. A este tiempo [...] los guardias de los topes vinieron a decirme llenos de espanto como ya se descubría un archipiélago inmenso desde el suroeste al oeste y norte, sembrado con tal espesura que era absolutamente imposible poder atravesarle por ninguno de los rumbos comprendidos entre ambos extremos [...]” (NOVO Y COLSON, 1885: 322)

En los días siguientes el espectáculo siguió, se llegaron a identificar bancas de hielo de hasta “ocho millas de largo” que descubrían sin embargo un pequeño canal por el cual pudo navegar la Atrevida “con felicidad”.

Hacia el día 30 de enero puede leerse en otro de los documentos producidos durante la travesía que:

“Desde el mediodía del 30 que nos hallábamos por latitud de 50° 43’ se empezaron a ver más Bancas y entrada la tarde nos cerraron todo el horizonte del O. al N.E. con una valla impenetrable [...] la noche se cerraba más y más y caía sobre nosotros el horror de las tinieblas [...] No había oficial ni marinero que no estuviese en acecho creyendo pendía el alcance de su vista la seguridad de todos. Cada escarceo de las aguas parecía una nueva Banca y hacía incesantes los sustos. Jamás la aurora caminó a pasos más tardos y jamás apareció con su venida mayor tranquilidad sobre el navegante. Con el nuevo día [...] seguimos sorteando este sinnúmero de escollos que a cada paso estorbaban nuestro camino. Su número disminuía visiblemente y ya volvía a adularnos la esperanza de que [...] ganando al O. nos desembarazaríamos de tanto peligro [...] por la tarde no vimos más de 6 o 7 Bancas y una de las mayores reservó el espectáculo de su destrucción para cuando estuvimos inmediatos. La tercera parte de su mole se desplomó con un ruido como si se desgajasen a un tiempo muchos árboles. Toda la marea restante dio una grande zambullida por la falta de equilibrio y luego se volvió a elevar sacando de entre las aguas otra cantidad a la que había perdido [...]”.³

La descripción del tamaño, color, forma, etc. de los hielos flotantes estuvo relacionada a otro de sus rasgos fundamentales: su ubicación. Este aspecto resultaba fundamental ya que tenía que ver con el “cómo” del saber producido por la expedición. Éste permitía fundar el consejo acerca de la ruta que convenía seguir en el paso del Atlántico al Pacífico y viceversa.

De allí que Bustamante y Guerra, en relación a la forma de vaticinar la proximidad de los hielos flotantes, sostuviera que:

“Si hubiésemos de sacar una inducción cierta por las observaciones de nuestra experiencia, debíamos suponerlas no distantes de nosotros, atendiendo a que el color verdoso del mar [...] y un frío mucho más penetrante, habían sido señales seguras de hallarnos entre ellas [las bancas], y lo notamos de aquí para que sirva de aviso a otros y naveguen con las precauciones correspondientes, de noche o con tiempo oscuro” (NOVO Y COLSON, 1885: 324).

En efecto, la expedición a las islas Auroras había puesto de relieve que los vastos campos de hielos flotantes eran activos en verano y que los mismos se podían desplazar de sureste a noroeste. Las observaciones realizadas y registradas le permitían sostener a Bustamante y Guerra que a partir los 49° 42’ de latitud sur era menos probable hallar hielos flotantes. En ese sentido aconsejaba navegar pegado a: “La costa en donde jamás

³ AMN-M. Ms. 634, ff. 11r.-14v. Extracto de las ocurrencias sustanciales de la campaña de la corbeta "Atrevida" desde salida de Malvinas al reconocimiento de las islas de la Aurora y su regreso a Montevideo 1794.f. 14r.

recalan las bancas, y muy rara vez se han visto en los meridianos de las Malvinas” (NOVO Y COLSON, 1885: 324).

El diagnóstico surgía como conclusión de la inspección geográfica que permitía incrementar el stock de conocimiento hidrográfico referido al Atlántico sur. Los hielos flotantes interceptados entre los 53° 57' y 54° 57' de latitud sur y su longitud desde 10° hasta 12° 46' al este de las islas Auroras habrían llegado hasta allí por efecto de:

“[...] los vientos del sureste y este tempestuosos en el invierno [...] pues ordinariamente los han encontrado por aquí los que frecuentan la navegación al mar del Sur. Por esta razón yo aconsejaría para los que regresan a España que atracasen en las Malvinas como medio muy seguro de no verse en semejantes peligros, infinitamente mayores para todo buque mercante privado por la naturaleza de su destino de aquellos recursos para hacer inevitable un naufragio aún sin hallarse en situación menos crítica que la nuestra” (NOVO Y COLSON, 1885: 325).

Los datos recogidos en torno a la deriva de los hielos flotantes aconsejaban no navegar hacia el este y dirigirse hacia las Malvinas tratando de mantener la dirección más próxima hacia el oeste.

La utilidad de la expedición a las islas Aurora radicaba en ser una suerte de mojón que le:

“[...] anunciarle [al Navegante] los riesgos de que debe precaverse. Situados con precisión geográfica como quedan en el día su encuentro le hará ver que ha traídos una derrota demasiado oriental y que debe ganar el O cinco o seis grados aunque sea a costa de aumentar latitud por cada milla que en esta situación pierda para el N.E. [...]”⁴

*

¿Cómo entender los aspectos político y científico relacionados al viaje a las Auroras comandado por José Bustamante y Guerra en el marco de la segunda estadía de la expedición Malaspina en las islas Malvinas entre diciembre de 1793 y enero de 1794?

Puede decirse que los aspectos político y científico del referido viaje se halla unido al contexto geopolítico que de la mano de los tres viajes de James Cook (1768-1779) al Atlántico y al Pacífico sur puso de relieve el sistemático avance británico en dicha parte del globo. En este sentido la ciencia y la política quedaron unidas al viaje científico como uno de las piezas fundamentales de la producción de conocimiento

⁴AMN-M. Ms. 634, ff. 11r.-14v. Extracto de las ocurrencias sustanciales de la campaña de la corbeta "Atrevida" desde salida de Malvinas al reconocimiento de las islas de la Aurora y su regreso a Montevideo 1794.f. 14v.

sobre territorios lejanos así como de la posesión colonial de aquellos mediante el acto de “descubrirlos”⁵ a los ojos europeos.

Desde los tiempos del viaje de circunnavegación de Fernando de Magallanes (1519-1521) la idea acerca de la existencia de una *Terra Australis Incognita* fue un acicate para la exploración de los mares australes (SISKIND, 2005). La ubicación de dicho territorio se hallaría en algún punto del vasto espacio comprendido entre el Cabo de Buena esperanza y el estrecho de Magallanes. Pueden comprenderse así las instrucciones recibidas por Cook por parte de la Royal Society con motivo de su segundo viaje:

“Considerando que se han realizado varios descubrimientos importantes en el Continente Sur durante los viajes realizados por el capitán Byron y luego bajo los del capitán Wallis, Carteret [...] y usted mismo y teniendo en cuenta que en cumplimiento de Su Majestad [...] hemos hecho que los barcos Resolution & Adventure sean equipadas en todos los aspectos adecuados para proceder a nuevos descubrimientos en el Polo Sur [...]
 [...] Usted debe continuar realizando más descubrimientos, ya sea hacia el este o hacia el oeste, según su situación lo haga más elegible, manteniéndose en una latitud tan alta como pueda y continuando sus descubrimientos lo más cerca posible del Polo Sur [...]”⁶ (BEAGLEHOLE, 1961:clxvii-clxviii).

En efecto, James Cook realizó durante su segundo viaje la primera circunnavegación de la Antártida así como el primer cruce del círculo polar antártico (HERDMAN, 1959), el relato de la navegación entre hielos flotantes y de los peligros que esta conllevaba, la descripción de aquellos y la especulación acerca de su origen geográfico, edad y proceso de formación se transformaron en tópicos característicos de los viajes a los mares australes.

Cook avistó hielos flotantes en varias oportunidades, tanto en su segundo viaje (1772-1775) como en los subsiguientes. La presencia de estas moles de hielo en verano y la interrogación sobre su proceso de formación emergen en su diario de viaje para transformarse en dos cuestiones que exigían una resolución científica⁷.

Cook está presente en los escritos de viaje producidos por la expedición Malaspina como resultado de la inspección de las islas Auroras. De hecho una lista de extractos textuales sacados de los libros viajes de Cook acompañó a los viajeros de la

⁵ El entrecomillado es mío.

⁶ La traducción del inglés al español es mía.

⁷ En no poca medida la presencia del naturalista J. R. Forster fue crucial, sus indagaciones acerca del proceso de formación de estas masas de hielo resultaron decisivas para que se éste se transformara en un tópico científico.

Atrevida. Los pasajes seleccionados se referían a la ubicación de los hielos flotantes, sus características, reflexiones conjeturales sobre origen o formación en las islas antárticas o incluso más allá, tal es el caso de las islas Georgias del Sur y la Antártida.

Es decir, en aquella tierra cuyas barreras de hielo le habían impedido su acceso⁸. El siguiente fragmento del diario de viaje de Cook que corresponde al mes de febrero de 1775 resulta elocuente:

“Si este reporte imperfecto de la formación de estas extraordinarias islas flotantes de hielo, escrito en su totalidad a partir de mis propias observaciones, no transmite algo útil o incita a alguna pluma más capaz, transmitiré sin embargo una idea acerca de las tierras donde aquellas se forman. Tierras condenadas por la Naturaleza a la perpetua frialdad, que nunca sentirán el calor de los rayos del sol, cuyo aspecto horrible y salvaje no alcanzo a describir con mis palabras. Tales son las tierras que hemos descubierto; entonces, ¿qué podemos esperar que sean las que yacen más lejos hacia el sur? Porque podemos suponer razonablemente que hemos visto lo mejor por hallarse situada más al norte. Si alguien debe tener la resolución y la perseverancia para aclarar este punto yendo más lejos de la zona a la cual arribé, no le envidiaré el honor de proceder a su descubrimiento. En su lugar diré que el mundo no se beneficiará de ello”⁹ (COOK, 1777:240).

En el diario de viaje de Bustamante y Guerra Cook es un interlocutor privilegiado:

“Libres ya de los cuidados de una navegación tan peligrosa en los días antecedentes, nos entregamos a formar opiniones sobre el paraje de donde vienen estas islas flotantes de hielo y el modo como se forman. En este último punto hay poco o nada que discurrir después de las observaciones del Capitán Cook en la isla de Georgia. Su opinión se resiste a admitir la recibida hasta entonces de que la coagulación de estas grandes masas se forma helándose el agua en las bocas de los ríos caudalosos o porque se acumulan allí por grandes cataratas hasta que se abren o dividen por su propio peso. Si se formasen en esta forma las islas de hielo que se hallan en la mar, precisamente se habrían de encontrar algunas partes térreas entre su composición las cuales buacaba Cook y jamás las encontró ni tampoco pudo reconocer en toda la costa de la Georgia y otras tierras del sur río ni arroyo capaz de que pudieran formarse en sus entradas [...]” (NOVO Y COLSÓN, 1885: 324-325).

En efecto, los viajes, los descubrimientos y las tomas de posesión en el Atlántico sur por parte de Cook constituían una amenaza para el conglomerado colonial español. La presencia inglesa parecía omnipresente tanto en el Pacífico como en el Atlántico sur desde el final de la Guerra de los Siete años en 1763 cuando los viajes de Byron, Wallis, Carteret postularon la importancia de las islas del Atlántico sur, entre las cuales se destacaban las Malvinas, como sitios de reabastecimiento para los barcos, de

⁸ AMN-M. Ms. 272, ff. 224r.-232v. Extracto de las noticias hidrográficas contenidas en el 2º viaje del Capitán J. Cook en los años 1772, 73, 74 y 75 con los buques la Resolución y Aventura. f. .

⁹ La traducción del inglés al español es mía.

explotación peletera y pesquera. En este sentido la fundación de la colonia de New South Wales en 1788 resultaba sintomática (FIGUEROA, 2014).

La expedición a las islas Auroras tenía que ver con el sostenimiento de la presencia colonial española en el Atlántico sur. Las tensiones con los ingleses durante la década de 1780 en torno a posesión de la costa del noroeste del Pacífico y que desembocaron en la firma del Tratado del Escorial (1790) deberían ser consideradas en esta historia pues modificaron el estatuto de las islas Malvinas y su zona de influencia en la cuenca sub-antártica.

El Tratado de el Escorial (1790) fue firmado por Inglaterra y España para poner fin a la crisis de Nutka tuvieron como consecuencia la renuncia española a la pretensión de exclusividad sobre las costas del Pacífico y del Atlántico. Los artículos del acuerdo así como la cláusula secreta son contundentes al respecto. Esta última establecía que los ingleses estaban habilitados para navegar, pescar y establecer establecimientos temporarios en aquellos sitios -costas e islas adyacentes a las mismas- no ocupados de modo permanente por los españoles. Los espacios elegidos por los ingleses debían ubicarse a diez leguas de los referidos asentamientos españoles. España se comprometía a aceptar dicha circunstancia hasta que una tercera potencia colonial intentara incursionar en tales zonas (BERNABEU ALBERT, 1990).

Puede decirse entonces que este contexto político fue el que impulsó la expedición a las Auroras. En efecto, dichas islas formaban parte, junto a las Malvinas, de un conglomerado ecológico que poseía una marcada potencialidad económica derivada de aquella circunstancia geográfica. Alejandro Malaspina, quien en su primera estadía en las islas Malvinas consideró de modo escéptico el sostenimiento de la presencia española en la costa patagónica, él consideraba que dichas islas podrían ser usadas sólo como escalas de reaprovisionamiento de los barcos en travesía entre ambos océanos.

Al respecto es sintomática la reflexión de Alejandro Malaspina con respecto a la presencia de balleneros extranjeros en las Malvinas quienes se hallaban pescando cuando la expedición española arribó a las islas el 2 de enero de 1794. El nuevo clima internacional creado en el hemisferio sur por el Tratado de Madrid emerge de modo contundente:

“Estos compromisos, a mi juicio, relativos a una interpretación menos equívoca del artículo 6 del reciente Tratado de El Escorial, acabaron por persuadirme de no quedarme como un espectador indiferente ante tal daño a nuestro interés nacional, ni permitir de

modo negligente que la caza continuara [...] mientras esperaban las provisiones que habían solicitado”¹⁰ (DAVID *et al*, 2010:216-217).

En este sentido puede decirse que la expedición de la *Atrevida* a las islas Aurora se enmarca en este clima geopolítico que impulsó el fomento de las Malvinas a través de la colonización con hombres y mujeres, la explotación pesquera por parte de la Real Compañía marítima fundada en 1789 (SILVA, 1978). La fijación de los hielos y la confección de cartas hidrográficas precisas eran consecuencia del contexto geopolítico vigente que ponía de relieve la importancia estratégica de las Malvinas.

En este sentido el registro y descripción de los hielos flotantes en el Atlántico sur estaban unidos al establecimiento de una ruta comercial segura. El “qué” y el “como” del saber hidrográfico producido por la *Atrevida* era útil por esta razón tanto como por permitir sostener una política colonial que aspiraba a contener el avance inglés en esta distante zona del conglomerado colonial español.

Bibliografía

Fuentes primarias editas

COOK, J., (1777). *A voyage towards the South Pole, and round the World*, vol. II, London: W.Strahan; and T. Cadell.

NOVO Y COLSON, P., (Ed.) (1885). *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas Descubierta y atrevida desde 1789 a 1794*, Madrid: Viuda e Hijos de Abienzo.

Fuentes secundarias

ARMITAGE, D.; BASHFORD, A.; SIVASUNDARAM, S., (2018). *Oceanic History*, USA: Cambridge University Press.

BEAGLEHOLE, J. C., (Ed.) (1961). *The voyage of the Resolution and Adventure 1772-1775*, Cambridge: The Hakluyt Society.

BERNABEU ALBERT, S., (Ed.) (1990). *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*, Madrid: Alianza.

BLAIR, A. M., (2010). *Too much to know. Managing scholarly information before the Modern Age*, New Haven: Yale University Press.

CHARTIER, R., *Autoria e história cultural da ciência*, Rio de Janeiro: Faperj.

HAYDEN, J. A., (2012). *Travel narratives, the new science, and literary discourse, 1569-1750*, London & New York: Routledge.

¹⁰ La traducción del inglés al español es mía.

- DAVID, A.; FERNÁNDEZ-ARMESTO, F.; NOVI C.; WILLIAMS, G., (Eds.) (2010). *The Malaspina Expedition 1789-1794. The journal of the voyage by Alejandro Malaspina*, vol. III Manila to Cadiz, London-Madrid: The Hakluyt Society-The Museo Naval, 2004.
- DAVIDS, K., (2016). “Making knowledge ‘useful’ in Europe between c.1750 and 1850: A comparison of shipbuilding and navigation technology”. En T. MOREL, G. PAROLINI, P. BAERT (eds.). *The Making of Useful Knowledge* (pp. 303-327). Preprint 481: Max-Planck-Institute für Wissenschaftsgeschichte.
- DOMÍNGUEZ RUBIO, F.; BAERT, P., (Eds.) (2012). *The politics of knowledge*, New York: Routledge.
- DONATO, M. P. ; CHAPPEY, J. L., (2016). “Voyages et mutations des savoirs. Entre dynamiques scientifiques et transformations politiques. Fin XVIII^e - début XIX^e”. *Annales Historiques de la Révolution Française*, vol. 385, N°3, pp. 3-22.
- FOGG, G. E., (2005). *A History of Antarctic Science*, New York: Cambridge University Press.
- HERDMAN, H., (1959). “Early Discoverers XII: Some notes on Sea Ice Observed by Captain James Cook, R.N., During his circumnavigation of Antarctica, 1772-75”. *Journal of Glaciology*, vol. 3, N°26, pp. 534-541.
- LINON-CHIPON, S.; VAJ, D., (Dir.) (2006). *Relations savantes. Voyages et discours scientifiques*, Paris: Presses de L’Université Paris-Sorbonne.
- MOKYR, J., (2008). *Los dones de Atenea. Los orígenes históricos de la economía del conocimiento*, Madrid: Marcial Pons.
- MOKYR, J., (2009). *The enlightened economy. An economic History of Britain 1700-1850*, New Haven & London: Yale University Press.
- MOREL, T.; PAROLINI, G.; PASTORINO, C., (Eds.) (2016). *The Making of Useful Knowledge*, Preprint 481: Max-Planck-Institute für Wissenschaftsgeschichte.
- PIMENTEL, J., (1998). *La física de la Monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Madrid: Doce Calles.
- PRIETO, A. M.; GARCÍA-HERRERA, B. R.; HERNÁNDEZ, M., (2004). “Early records of Icebergs in the South Atlantic Ocean from Spanish Documentary Sources”. *Climatic Change*, N°66, pp. 29-48.
- PRESTON, C., (2015). *The poetics of scientific investigation in seventeenth-century England*, New York: Oxford University Press.
- SAFIER, N., (2015). “Livre et cultures écrites des sciences”. En D. PESTRE (Dir.), *Histoire des Sciences et des savoirs* (t. I. De la Renaissance aux Lumières, pp. 205-229). Paris : Seuil.
- SHAPIN, S., (1994). *A social history of truth: Civility and science in Seventeenth-Century England*, Chicago: Chicago University Press.
- SILVA, H. A., (1978). *La economía pesquera en el virreinato del río de la Plata*, Buenos Aires: Fundación para la Educación, La Ciencia y La Cultura.
- SISKIND, M., (2005). “Captain Cook and the discovery of Antarctica’s modern specificity: Towards a critique of globalization”. *Comparative Literature Studies*, vol. 42, N°1, pp. 1-23.
- WEDDELL, J., (2006). *Un viaje hacia el Polo Sur realizado en los años 1822-1824*, Buenos Aires: Eudeba.