

---

**Fernando AGUERRE CORE**

Universidad de Montevideo (Uruguay)

Investigador del SNI, ANII (Uruguay)

faguerre@um.edu.uy

## Del Atlántico al Pacífico: reflexiones del Diario de Viaje del Teniente de Navío D. Francisco Xavier de Viana

**Resumen:** Existe una relación circular, de ida y vuelta, en cualquier vinculación humana; los viajes, que permiten tomar contacto con otras realidades geográficas y nuevos pueblos, amplían esas relaciones y dejan huella en los protagonistas. Así ocurrió con las grandes expediciones del siglo XVIII. Éstas pusieron en contacto a “visitantes” y “visitados”. Si nos situamos en la América española -en el último cuarto de siglo anterior a la guerra de independencia-, se señala con insistencia la influencia que en ese tiempo los llegados de Europa ejercieron sobre los criollos. Sin embargo, no se ha estudiado suficientemente la relación inversa. En ayuda de esta nueva mirada llegan hasta nosotros los “diarios” o “memorias de viaje”, que tienen un enorme valor para descubrir la impresión que “lo visto y oído” causó entre los visitantes. A cuenta de un estudio más profundo, la expedición Malaspina-Bustamante permite esa perspectiva desde la lectura que hace el “Diario de Viaje” de un joven oficial de la armada española, D. Francisco Xavier de Viana. Algunas reflexiones, que sobre las experiencias del viaje consignó Viana en ese texto, revelan cierto grado de influencia que aquellos contactos habrían tenido sobre aquel criollo nacido en la austral Montevideo.

**Palabras clave:** expedición, relato de viaje, reflexión, crítica, impresiones.

**Abstract:** In every human interaction there is a back-and-forth circular relationship; travelling allows us to be in touch with other geographic realms and new cultures, it broadens these relationships and leaves a mark in the protagonists. This happened with the great expeditions of the 18th century, which allowed “visitors” and “locals” to be in contact with each other. If we look at the Spanish America –during the last quarter of the century previous to the Independence war- the influence that the European new comers exerted over the creoles at that time is clear. However, the inverse relationship has not yet been thoroughly researched. The “journals” or “travel memoirs” come to help this new outlook by unveiling how “what was seen and heard” made a lasting impression on the visitors. On behalf of a deeper understanding of this phenomenon, the Malaspina-Bustamante expedition sheds light over this perspective from the reading of the “travel journal” by D. Francisco Xavier de Viana, a young officer of the Spanish army. Some of these reflections, recorded by Viana in this text, reveal how to some extent, this contact influenced the creoles born in southern Montevideo.

**Keywords:** expedition, travel story, reflection, critique, impressions.

Recibido: 18/05/2015 - Aceptado: 30/08/2015

# I. La expedición Malaspina-Bustamante y el montevidiano Francisco Xavier de Viana

## 1. Las expediciones científicas en el siglo XVIII

La mayoría de las expediciones del siglo XVIII tuvieron un claro sentido científico hijo de su tiempo; más de veinte fueron emprendidas por España en aquella centuria. Este interés permitía amparar —principalmente— fines utilitarios, congruentes con el carácter práctico que las ciencias adquirieron en la modernidad. Estas empresas en las que participaron científicos y artistas fueron dirigidas por algunos experimentados marinos al servicio de la armada española. En la mayoría de los casos tuvieron un efecto que no había sido anticipado por las autoridades de la metrópoli; éste fue la influencia que los viajeros ejercieron sobre algunos núcleos de la población criolla hispanoamericana. Un segundo grado de análisis ofrecen las expediciones del siglo de las luces: el posible ascendiente que sobre los viajeros, científicos y miembros de las fuerzas navales, pudo ejercer la realidad diversísima que ofrecía en aquel siglo el imperio español de ultramar.

El propósito de este trabajo es contribuir a ese segundo análisis, que facilite la comprensión de esa relación circular de ida y vuelta, propia de toda vinculación humana, a la que no fueron ajenas las expediciones del siglo XVIII. Éstas pusieron en contacto a visitantes y visitados, en una relación con frecuencia profunda a tenor de los testimonios que se han conservado. Los diarios, anotaciones o memorias de viaje son de enorme valor para descubrir la impresión causada por lo que se veía y conocía; pero, también hay experiencias personales y sentimientos que van más allá de las sesudas descripciones científicas o la acumulación de datos que son de rigor en estos casos. Del conjunto de posibilidades que ofrecen las exploraciones españolas llegadas hasta el océano Pacífico en el siglo XVIII, se ha elegido la expedición Malaspina-Bustamante realizada entre 1789 y 1794.<sup>1</sup> La razón de tal elección se halla en la existencia de un “Diario de Viaje”, escrito durante la travesía

<sup>1</sup> *La Expedición Malaspina, 1789-1794*. Museo Naval (Ministerio de Defensa)/Lunwerg editores, Madrid-Barcelona, 1987-1999, IX tomos; María Dolores HIGUERAS RODRÍGUEZ: *Catálogo crítico de los documentos de la Expedición Malaspina (1789-1794) del Museo Naval*. 3 vols. Museo Naval, Madrid, 1985-1994. Se agrega una bibliografía más extensa en cita núm. 5.

por un joven oficial de la armada española nacido en Montevideo. Este diario fue publicado por primera vez en 1849.<sup>2</sup>

De por sí, los pasajes escogidos del diario de Viana no constituyen una prueba de la que puedan extraerse conclusiones generales sobre el posible influjo de las expediciones del siglo XVIII sobre los marinos españoles. No obstante, los comentarios que la realidad conocida durante la travesía despertó en aquel joven marino demuestran -al menos- hacia dónde se dirigía su interés y atención. Los mismos o similares asuntos preocuparon a otros muchos contemporáneos en aquel final del siglo ilustrado pero, en cada caso, hay algunos rasgos que no se repiten. Este breve estudio -asimismo- deja abierta la puerta a nuevos esfuerzos que se encaminen en esa misma dirección. La futura investigación permitirá ir comprobando si existió y cuál fue el grado de influencia que los viajes científicos tuvieron en quienes viajaban siguiendo órdenes de la Corona. No hay en cambio duda alguna sobre los conocimientos que aquellos viajes proporcionaron y la información que una buena administración podría haber utilizado en beneficio propio. La realidad fue, empero, dolorosamente distinta y el epílogo de la expedición Malaspina así lo demuestra.<sup>3</sup> Al filo del siglo XVIII, el telón del dominio español estaba a punto de cerrarse sobre el viejo imperio y nada pudo detener su caída.

La proliferación de viajes y expediciones científicas a lo largo del siglo XVIII obedece a la impresión existente entre los gobernantes de que, a

<sup>2</sup> La edición del “Diario” utilizada en este trabajo es la segunda y última en el tiempo, corresponde a la Biblioteca “Artigas”, Colección de Clásicos Uruguayos, vol. 27 (tomo I) y vol. 28 (tomo II), aparecida en Montevideo en el año 1958. La primera y original edición se hizo en forma de folletines insertos en los Números 429 a 525 del periódico “El Defensor de la Independencia Americana”, entre el 20 de septiembre de 1849 y el 8 de octubre de 1850, bajo el título: “Diario/del/Teniente de Navío/D. Francisco Xavier de Viana,/trabajado en el viage de las corbetas de S.M.C./“Descubierta” y “Atrevida” en los años/de 1789, 1790,1791, 1792 y 1793/.../Cerrito/ de la Victoria:/Imprenta del Ejército/1849”, y recogidos luego en un volumen de 360 páginas que lleva la portada siguiente: “Diario/del/viage explorador/de las/corbetas españolas/“Descubiertas” y “Atrevidas”/,en los años de 1789 a 1794,/Llevado por el Teniente de Navío D. Francisco Javier de Viana,/y ofrecido para su publicación, en su original inédito, por/el Sr. D. Francisco Javier de Viana y demás hijos del autor./Cerrito de la Victoria,/ Imprenta del Ejército 1849”.

<sup>3</sup> Al llegar a España la expedición Malaspina-Bustamante había acumulado un material importante ejecutado o recogido durante la navegación: observaciones científicas (setenta nuevas cartas náuticas), dibujos, croquis, bocetos y pinturas, y la valiosa colección de especies botánicas y minerales. De ese conjunto de piezas apenas se publicó un Atlas con treinta y cuatro cartas náuticas. Alejandro Malaspina fue acusado y se le siguió un proceso, finalmente alcanzó a ser degradado y expulsado de la Armada. Condenado a la pena de diez años y un día de privación de libertad fue encerrado en el castillo coruñés de San Antón. Seis años pasó en aquel lugar, durante los cuales tuvo tiempo para pensar, leer y escribir. Finalmente la pena fue conmutada por el destierro. Murió años después en Italia. Los textos de la expedición no fueron aprovechados por el gobierno ni las observaciones fueron tenidas en cuenta. La parte principal de aquel trabajo habría de permanecer inédita hasta 1885, cuando el teniente de navío Pedro de Novo y Colson publicó su obra “Viaje político-científico alrededor del mundo de las corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794”; para aquel entonces muchos materiales estaban perdidos sin remedio.

través de los conocimientos útiles y la aplicación del conocimiento sobre la naturaleza, era posible obtener ventajas económicas. Las expediciones tenían un doble propósito típicamente modernista: en primer término, estudiar la realidad material de las colonias y secundariamente, enseñar y difundir nuevas técnicas y métodos de producción de los recursos que eran explotados o podían serlo. Las dos intenciones eran concebidas con vistas al futuro; se trataba de alcanzar una mejora de la situación económica de los territorios y con ella la de sus habitantes. En el caso de las expediciones auspiciadas y organizadas por la monarquía española, la mayor parte de los viajeros no se contentó con describir lo que podían contemplar, frecuentemente estudiaron y criticaron la forma en que se explotaban los recursos existentes; otras veces, censuraron al propio gobierno metropolitano o, también, adelantaron algunas ideas renovadoras a ese respecto.<sup>4</sup>

Los diarios de viaje que muchos de los expedicionarios llevaron día a día durante la travesía constituyen una fuente notable de información para reconstruir las ideas y sentimientos de sus autores. Esto es posible cuando en medio de la densidad de datos y descripciones impersonales del texto, valiosas de por sí, asoma también un comentario, una reflexión sobre un suceso de la vida a bordo o de lo que la realidad despertaba en el autor. El viajero, sobre todo si poseía alguna formación técnica o científica –también humanista-, en general demostraba una gran capacidad de observación y frecuentemente captaba hechos o gestos, que para los habitantes del lugar y para las autoridades podían pasar inadvertidas. Hay detalles relevantes que por su familiaridad parecen escapar a los vecinos de un sitio determinado; los gobernantes, a su vez, dependen con frecuencia de la visión que sus ayudantes les ofrecen de los sucesos. En consecuencia, el viajero –que no habita el lugar ni tiene compromisos o intereses allí radicados- es un testigo excepcional del escenario que se presenta ante sus ojos.

<sup>4</sup> Cfr. Rafael SAGREDO BAEZA y José Ignacio GONZÁLEZ LEIVA: *La Expedición Malaspina en la Frontera Austral del Imperio Español*. Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 2004, p. 33.

## 2. La expedición Malaspina-Bustamante<sup>5</sup>

La expedición comandada por Alessandro Malaspina demuestra la magnitud del esfuerzo que la Corona española realizó, en particular hacia la segunda mitad del siglo XVIII, para aprovechar mejor los recursos de su vasto imperio. Malaspina pertenecía a una noble familia italiana y a su temprana

<sup>5</sup> La bibliografía existente sobre la expedición Malaspina-Bustamante es inmensa (supera los mil títulos), en este apartado indicamos algunas de las principales obras que pueden ser consultadas. En primer lugar la monumental obra titulada: *La Expedición Malaspina, 1789-1794*. Museo Naval (Ministerio de Defensa)/Lunweg editores, Madrid-Barcelona, 1987-1999, IX tomos en 10 vols.: Tomo I: *Circunstancia Histórica del viaje*. Estudio de Ricardo Cerezo Martínez. Madrid, 1989. Tomo II: *Diario General del Viaje*. 2 vols., por Alejandro Malaspina. Madrid, 1990. Tomo III: *Diarios y trabajos botánicos de Luis Néé*. Estudio de Félix Garmendia. Madrid, 1992. Tomo IV: *Trabajos científicos y correspondencia de Tadeo Haenke*. Estudio de M<sup>a</sup> Victoria Ibañez Montoya. Madrid, 1992. Tomo V: *Antropología y noticias etnográficas*. Estudio de Juan Pimentel Igea. Madrid, 1993. Tomo VI: *Trabajos astronómicos y geodésicos*. Estudio de L. R. Martínez-Cañabate. Madrid, 1994. Tomo VII: *Descripciones y reflexiones políticas*. Estudio de Juan Pimentel Igea. Madrid, 1995. Tomo VIII: *Trabajos zoológicos, geológicos, químicos y físicos en Guayaquil de Antonio Pineda*. Estudio de Eduardo Estrella. Madrid, 1996. Tomo IX: *Diario General del Viaje por José Bustamante y Guerra*. Estudio de María Dolores Higuera Rodríguez. Madrid, 1999. Además de esta obra general pueden consultarse los siguientes trabajos, entre otros publicados sobre este tema: David ANDREW, Felipe FERNÁNDEZ-ARMESTO, Carlos NOVI y Glyndwr WILLIAMS (eds.): *The Malaspina Expedition, 1789-1794. The journal of voyage by Alejandro Malaspina*. 1a. edición en inglés del Diario de Viaje de Malaspina. Vol. 1: "Cadiz to Panama", Introduction by Donald Cutter. London, The Hakluyt Society, in association with The Museo Naval (Madrid), 2001; Vol. 2, 2003; Vol. 3, 2004. María Dolores HIGUERAS RODRÍGUEZ: *Catálogo crítico de los documentos de la Expedición Malaspina en el Museo Naval*. Tomos I, II y III. Museo Naval, Madrid, 1989-1994. Rafael SAGREDO BAEZA y José Ignacio GONZÁLEZ LEIVA: *La Expedición Malaspina en la Frontera Austral del Imperio Español*. Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 2004. Juan PIMENTEL IGEA: *Viajeros Científicos*, Colección *Novatores*. Nivola, Madrid, 2001. Robin INGLIS (ed.): *Spain and the North Pacific Coast: Essays in Recognition of the Bicentennial of the Malaspina Expedition, 1791-1792*. Vancouver Maritime Museum Society, Vancouver, 1992. Robin INGLIS: *Successors and rivals to Cook: the French and the Spaniards*. En: Glyndwr WILLIAMS (ed.): *Captain Cook: Explorations and Assessments*. The Boydell Press, Woodbridge, 2004, pp. 161-178. Robert J. KING: *Puerto del Pendulo, Doubtful Sound: la visita de la expedición Malaspina a Nueva Zelanda en busca de la verdadera forma de la tierra*. En *Asclepio: Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia*. Vol. 62, n<sup>o</sup> 1, 2010, pp. 209-224. Carmen SOTOS SERRANO: *Los Pintores de la Expedición de Alejandro Malaspina*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1982. Carmen SOTOS SERRANO: *Nuevas obras de Fernando Brambila en Londres, Homenaje al Profesor Hernández Perera*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1992. Dario MANFREDI: *Italiano in Spagna, Spagnolo in Italia: Alessandro Malaspina (1754-1810) e la più importante spedizione scientifica marittima del Secolo dei Lumi*. Nuova Eri Edizioni Rai, Torino, 1992. Dario MANFREDI: *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzone: Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)*. Il Mulino, Bologna, 1999. Blanca SAIZ: *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina y acerca de la expedición Malaspina y de los marinos y científicos que en ella participaron*. Ediciones El Museo Universal, Madrid, 1992. Emilio SOLER PASCUAL: *Antagonismo político en la España de Godoy: la conspiración Malaspina (1795-1796)*. Instituto de Cultura "Juan Gil-Albert"/Diputación de Alicante, Alicante 1990. Ángeles CALTAJUD: *Catálogo de la expediciones y viajes científicos españoles, siglos XVIII y XIX*. Museo Nacional de Ciencias Naturales-CSIC, Madrid, 1984. Eric BEERMAN: *El Diario del proceso y encarcelamiento de Alejandro Malaspina 1794-1803*. Editorial Naval, Madrid, 1992. Manuel LUCENA GIRALDO y Juan PIMENTEL: *Los axiomas políticos sobre la América de Alejandro Malaspina*. Doce Calles, Madrid, 1991. Emma SÁNCHEZ MONTAÑÉS: *Los pintores de la expedición Malaspina en la costa noroeste: una etnografía ilustrada*. CSIC, Madrid, 2013. Andrés GALERA GÓMEZ: *Las corbetas del rey: el viaje alrededor del mundo de Alejandro Malaspina (1789-1794)*. Fundación BBVA, Bilbao, 2010. Juan PIMENTEL: *La física de la Monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*. Doce Calles (Colección de Historia Natural *Theatrum Naturae*), Aranjuez, 1998. María Pilar de SAN PÍO ALADRÉN y María Dolores HIGUERAS RODRÍGUEZ (eds.): *La armonía natural: la naturaleza en la expedición marítima de Malaspina y Bustamante (1789-1794)*. Real Jardín Botánico/C.S.I.C./Lunweg/Caja Madrid Obra Social, Madrid, 2001; Fernando VALLESPI: *Expedición Malaspina: un viaje científico-político alrededor del mundo (1789-1790)*. Turner, Madrid, 2010. Santos CASADO de OTAOLA: *Malaspina 2010. Crónica de un viaje oceanográfico alrededor del mundo*. CSIC/Catarata, Madrid, 2011.

educación humanista añadió su vocación por el mar ingresando como guardiamarina en la Armada española. El segundo en orden de jerarquía de la proyectada expedición fue otro distinguido marino: José de Bustamante y Guerra, que pocos años después sería designado gobernador de Montevideo (1797-1804). El viaje político-científico alrededor del mundo dirigido por estos dos oficiales reunió a marinos, científicos y artistas, tanto españoles como extranjeros. Para efectuarlo con comodidad se construyeron dos corbetas de 342 toneladas cada una –la “Descubierta” y la “Atrevida”–, con una dotación de ciento dos hombres por embarcación. Se adquirieron los más modernos instrumentos científicos de la época; se formó una biblioteca especializada para la consulta de los expedicionarios y por último se instruyó a cada uno de los jefes políticos y administrativos de los territorios por los que la expedición pasaría, para que proporcionaran todo lo necesario a fin de alcanzar el éxito de la misma. La expedición partió de Cádiz el 30 de julio de 1789 y regresó a ese mismo puerto una vez completado el viaje el 21 de septiembre de 1794. La intención de aquella empresa implicaba para sus impulsores: “dos objetos: -según se lee en el relato de Malaspina- el uno es la construcción de cartas hidrográficas para las regiones más remotas de la América, y de derroteros que puedan guiar con acierto la poco experta navegación mercantil; y el otro, la investigación del estado político de la América, así relativamente a España

como a las naciones extranjeras”.<sup>6</sup> La expedición Malaspina-Bustamente fue en los hechos una de las más importantes de aquel siglo.<sup>7</sup>

### 3. El montevideano Francisco Xavier de Viana y Alzaibar (1764-1820)

El 3 de diciembre de 1764 nació en Montevideo Francisco Xavier Antonio Nicolás de Viana y Alzaibar, hijo del hasta ese mismo año gobernador de la ciudad y su jurisdicción, el Mariscal de los Reales Ejércitos D. José Joaquín de Viana y Sáenz de Villaverde, nacido en Lagrán -Alava-, y de su esposa, Dña. María de Alzaibar y Ealo, oriunda de Lemona, en Vizcaya. A los diez años

<sup>6</sup> *Viaje político-científico alrededor del mundo: por las corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José de Bustamante y Guerra, desde 1789 a 1794*, s.n., Madrid, 1885. URL: [https://archive.org/stream/cihm\\_15573#page/n9/mode/2up](https://archive.org/stream/cihm_15573#page/n9/mode/2up). Consultado el 08-09-2013.

<sup>7</sup> El viaje se inició en julio de 1789; desde Cádiz la expedición se dirigió a Montevideo donde permaneció por espacio de tres meses durante los cuales se realizó un concienzudo examen del Río de la Plata. Más tarde se trasladó a la Patagonia, las islas Malvinas y de ahí a Chiloé. En febrero de 1790 partía hacia Talcahuano y la región de Concepción. En este punto la expedición se dividió en dos, la Atrevida viajó a Valparaíso y la Descubierta hacia las islas Juan Fernández. De Valparaíso y previo el reconocimiento de Santiago, la expedición se dirigió a Coquimbo –centro minero de importancia–; los científicos aprovecharon esta estadía para realizar excursiones a Punitaqui y Andacollo. Concluidas éstas, una de las corbetas zarpó hacia Arica y la otra hacia el Callao, reuniéndose finalmente en el último puerto a fines de mayo. En el Perú la expedición permaneció largo tiempo con el objeto de realizar un detenido examen del virreinato. El 20 de septiembre las naves zarparon rumbo a Paita, de ahí pasaron a Cabo Blanco para arribar a Guayaquil. Luego de los estudios pertinentes en la región del Guayas, se continuó con destino a Panamá, donde fondearon el 16 de noviembre, permaneciendo cerca de un mes. Tras recorrer el litoral entre Panamá y las islas Copiba, las corbetas se separaron, una se dirigió a la isla de Cocos, mientras la Descubierta continuó la navegación costera a fin de examinar el puerto de Realejo. A fines de marzo de 1791 ambas naves se reunieron en Acapulco, iniciándose la etapa novohispana de la expedición. Allí había múltiples razones que despertaban el interés de los expedicionarios. Desde Acapulco una parte de los científicos partió a México, ciudad a la que llegaron después de recorrer numerosas poblaciones. La estancia en México les permitió organizar excursiones a diferentes regiones del virreinato, especialmente a los distritos mineros, acabando por recorrer prácticamente todo su territorio. A fines de noviembre todos los expedicionarios se reunieron en Acapulco dispuestos a reiniciar la marcha hacia la costa noroeste de América del Norte. El objetivo era reconocer las costas hasta el paralelo 60 y confirmar la existencia o no de un canal interoceánico. Después de este reconocimiento, las corbetas se dirigieron a San Blas y de ahí a Acapulco para preparar su travesía hacia las Filipinas. En este derrotero, la expedición hizo escala en las islas Marianas, arribando a Manila en los primeros días de marzo de 1792. Hasta junio se hizo un detenido estudio hidrográfico del archipiélago filipino. Se pasó luego a Mindanao y más tarde se calcularon con exactitud las coordenadas de las costas de los archipiélagos de la Sonda, Molucas, y Nueva Guinea, estudios que demoraron aproximadamente dos meses. A mediados de marzo de 1793 y luego de permanecer en Nueva Zelanda, la expedición alcanzaba Sidney Cove, desde donde se dirigieron al archipiélago de los Amigos y de ahí a las costas de la América del Sur. En octubre la expedición reanudó viaje desde el Callao a Montevideo, no sin antes permitir que algunos de los naturalistas de la misma, Haenke y Née, desembarcaran para recorrer los territorios situados entre Perú y Buenos Aires, el primero, y entre Chile y Buenos Aires, el segundo, reuniéndose en Montevideo con el grueso de la expedición. En febrero, las corbetas habían alcanzado esta última ciudad en la que debieron permanecer cerca de cuatro meses debido a la guerra desatada entre España y Francia. Finalmente, en septiembre de 1794 la expedición hacía su ingreso en el puerto de Cádiz.

fue enviado en la fragata “Asunción” a España para continuar sus estudios. Se incorporó a la formación de la Real Armada y cuatro años después egresó de la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena. Participó en la reconquista de Menorca en 1782 y en el sitio de Gibraltar de 1783. En 1785 dio la vuelta al mundo en la fragata Astrea. En 1789, con 25 años, fue elegido para tomar parte en la expedición que organizaban Alessandro Malaspina y José de Bustamante y Guerra. Dice H. Martínez Montero, que el entonces joven marino “debe haber puesto de manifiesto singulares condiciones para haber sido distinguido por el Capitán de Fragata Alejandro Malaspina, al elegirle para integrar la plana mayor de la nave insignia”.<sup>8</sup> El entonces alférez de navío Viana pasó a revistar en la corbeta “Descubierta” hasta el mes de abril de 1790, fecha en la que fue ascendido y trasladado a la “Atrevida”. Dos años después de finalizada la expedición, en 1796, Viana regresó definitivamente a Montevideo y lo hizo al mando de la “Descubierta”. Con el grado de capitán de fragata participó en las tareas de la comisión demarcadora de límites con Portugal. Desde 1798 a 1801 fue gobernador de las Islas Malvinas; en ese último año y por razones de salud Viana pidió pase a las fuerzas de tierra, otorgándosele en la oportunidad la responsabilidad de Sargento Mayor de la plaza de Montevideo. A los 38 años, en la ciudad de su nacimiento, contrajo matrimonio con su sobrina María de la Concepción de Estrada y Viana. Al poco tiempo pasó a revistar en los Reales Ejércitos con el grado de teniente coronel, dedicándose a la inspección de la frontera de la Banda Oriental con el Brasil portugués y al fomento de la colonización. En 1806 y 1807 se enfrentó con el ejército invasor de la Gran Bretaña que llegó al Río de la Plata. Luego de la retirada del ejército británico retornó a sus empleos. A la hora del estallido revolucionario en la Banda Oriental –como consecuencia del grito de Mayo de 1810 en Buenos Aires-, Viana comandaba la guarnición de San Fernando de Maldonado. Si bien al comienzo estuvo unido al bando realista, en 1811 ofreció sus servicios al gobierno de Buenos Aires. En 1812 fue designado jefe del estado mayor del ejército revolucionario en la Banda Oriental. En 1813, luego de abandonar el sitio de Montevideo por desavenencias con el principal caudillo, D. José Artigas, se trasladó a Buenos Aires y poco tiempo después recibió el nombramiento de gobernador intendente de Córdoba del Tucumán. Al año siguiente fue reclamado en Buenos Aires para ocupar el cargo de ministro de Guerra y Marina del gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata. En abril de 1814 recibió los despachos de brigadier general

<sup>8</sup> Homero MARTÍNEZ MONTERO: *Prólogo*. En: Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I. Biblioteca Artigas, Colección de Clásicos Uruguayos, vol. 27, Montevideo, 1958, p. IX.



y pasó a organizar en tierra la fuerza naval destinada a controlar el Río de la Plata. En el mes de junio de ese mismo año cayó Montevideo en poder de los patriotas poniendo fin al dominio español en el Plata. En 1815, como resultado del juego de las camarillas que se disputaban el poder en la antigua capital virreinal, Viana fue desplazado de la secretaría de Estado viéndose obligado a emigrar a Río de Janeiro junto a su amigo el general Carlos de Alvear. En 1818 regresó a Montevideo, entonces ocupado por las fuerzas de Portugal. Al llegar el turbulento año XX participó en algunas intrigas desatadas en Buenos Aires. Murió ese mismo año luego de una corta enfermedad.<sup>9</sup>

El mejor elogio que recibió Viana por su actuación durante la guerra de independencia provino del jefe porteño Manuel de Sarratea. Éste, en nota dirigida al gobierno de las Provincias Unidas, alababa el desprendimiento y altruismo de aquel militar.<sup>10</sup> Decía Sarratea en un pasaje de esa nota:

Este ofic.l. benemérito cuya actividad y conocim.to. me son demasiado notorios, desde q.e. ha estado a mi lado, nunca p.a. mi se ha mostrado mas grande, y desinteresado q.e. q.do. pospone su delicadeza, su honor, y todo genero de representac.on. a la causa sagrada de la libertad. El agitado, del deseo de la unión, y de la emancipc.on. de su suelo, pasa p.r. todo a costa suya, p.r. tal de ver realizados estos objetos. Este generoso desprehendimiento, cuya expresión no he podido resolver, me obliga a suplicar a V.E. se guarden con este Xefe, todas las consideraciones que exige su asiduidad, sus conocimientos, y las ideas q.e. puede desplegar en cualquier situac.on. en q.e. V.E. se digne colocarlo (si es q.e. adhiere a su libre y virtuosa petición).<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Isidoro DE MARÍA: *Rasgos biográficos de hombres notables de la República Oriental del Uruguay*. Tomo IV. Claudio García, Montevideo, 1939, pp. 5-13.

<sup>10</sup> Manuel de Sarratea nació en Buenos Aires en 1774; al estallar la revolución de mayo en 1810 se plegó a la insurgencia y fue designado embajador en Río de Janeiro. Si bien fracasó en esa primera misión pasó a formar parte del Primer Triunvirato en el gobierno porteño hasta su caída en 1812. Comandó el ejército de Buenos Aires en la Banda Oriental hasta los primeros meses de 1813. Tiempo después fue enviado como embajador ante el gobierno de Madrid y Londres donde planeó una constitución monárquica para el Río de la Plata. En 1816 de regreso a Buenos Aires, fracasado su intento de coronar a un príncipe de la casa de Borbón, fue nombrado ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores del Directorio porteño. Renunció al cargo y fue desterrado a Montevideo por sus vínculos con los jefes federales. Después del triunfo federal de Cepeda fue nombrado Gobernador de Buenos Aires, cargo que desempeñó por pocos meses en el año 1820. Retirado de la vida política, en los últimos años de su vida desempeñó numerosas misiones diplomáticas. Murió en Francia en 1849.

<sup>11</sup> *Archivo Artigas*. Tomo XIII. Montevideo, 1975, n° 7. Manuel de Sarratea al Gobierno Superior de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Eleva el petitorio del Coronel de Artillería y Jefe del Estado Mayor Francisco Xavier de Viana por el que solicita ser separado de su cargo, Cuartel General del Cerrito, 25 de enero de 1813, p. 6.

El coronel Viana conocía el lugar que por su nacimiento ocupaba en la sociedad y tenía un talante que hoy se consideraría aristocrático pero, por encima de todo, amaba a su patria y la quería libre. Por su educación y las características de su personalidad, era un hombre reflexivo y sincero. No tenía reparos en manifestar lealmente su opinión ante los superiores y eso le acarreó algunos disgustos a lo largo de su vida y una muerte lejos del poder y la riqueza. Algunos pasajes del “Diario de Viaje” ponen de manifiesto esa capacidad para juzgar los acontecimientos con mirada crítica y libre de ataduras, que anuncian esa libertad interior que tanto defendería.

#### 4. La literatura de viaje y los diarios de la expedición Malaspina-Bustamante

En la mayoría de los países y de las culturas se conocen los “relatos de viajes”. No en todos los casos el resultado puede ser catalogado propiamente como “literatura de viaje”. Para que lo sea, el relato debe cumplir alguna pautas más o menos consensuadas: en primer término el viaje tiene que ser real y descriptivo, y en segundo lugar el autor debe ser el viajero protagonista o espectador de los hechos narrados. En la “literatura de de viaje” el autor refleja su propia experiencia, en unos casos se trata de observar la realidad, en otros de reflexionar sobre ella.<sup>12</sup> Los así llamados “libros de viajes” conforman un género que ha gozado de una enorme popularidad durante mucho tiempo. En particular, en los siglos XVII y XVIII, este género aportó a Europa una importante información práctica sobre geografía, navegación, rutas terrestres, productos comerciales y mercados potenciales, información que resultó sumamente valiosa para las aventuras comerciales y militares emprendidas por los europeos.

En la armada española era práctica habitual y efecto de la aplicación de antiguas ordenanzas que desde el principio del viaje se hiciese “memoria y descripción, por día, de lo que vieren, hallaren y aconteciere”, lo que se cumplía a cabalidad cuando se trataba de tierras nuevas descubiertas o ya exploradas pero de las cuales se esperaba nueva información.<sup>13</sup> No habría realizado en

<sup>12</sup> Cfr. Soledad PORRAS: *Los Libros de Viaje. Génesis de un género. Italia en los libros de viajes del siglo XIX*. En *Castilla: Estudios de Literatura (Universidad de Valladolid)*. Nos. 28-29, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2003-2004, pp. 203-204.

<sup>13</sup> Homero MARTÍNEZ MONTERO: *Prólogo...*, p. XVII.

consecuencia nada extraordinario aquel joven oficial de la armada al llevar un diario de lo más importante que ocurría a bordo de las naves, si no fuera por la información y calidad del relato que permiten ubicarlo cómodamente en el género de “literatura de viaje”.

La expedición Malaspina-Bustamante generó una profusa documentación exigida en parte por la índole misma de aquel viaje y en otra medida fundada en los usos tradicionales de la Armada española y en prácticas típicas de la Ilustración. Según Ma. Dolores Higuera Rodríguez, la expedición reunió: “un ingente caudal de información científica acerca de la población indígena, la flora, la fauna y el suelo de todas las costas visitadas”. Como es sabido, todos esos papeles fueron de nula trascendencia inmediata cuando -al regreso de la expedición- el propio Malaspina cayó en desgracia y terminó degradado y encarcelado por su impericia en las intrigas cortesanas y la feroz oposición del ministro Godoy. A Carlos III, monarca reinante a la preparación del viaje, le había movido con aquella empresa realizar un serio “estudio de la situación político-económica de los Virreinos dirigido tanto a la reorganización del comercio interno cuanto a la averiguación de nuevos recursos que pudieran potenciar el comercio exterior”.<sup>14</sup> Sin embargo, al término del periplo ocupaba el trono español su hijo Carlos IV, quien no sólo se hallaba bajo la influencia del Príncipe de la Paz sino que -además- carecía de las aptitudes e intereses de su padre.

En relación con los diarios o memorias de viaje, dice la autora citada, que si se toma en cuenta a todos los miembros de la expedición, en el conjunto documental legado por ésta hay “más de trescientos diarios de muy diversa extensión... que proporcionan valiosas noticias de primera mano”.<sup>15</sup> Sobre el diario principal de Malaspina “existen varias redacciones completas de la versión oficial del viaje”.<sup>16</sup> Por su parte, el “Diario” escrito por el segundo comandante de aquella expedición, D. José Bustamante y Guerra, aporta la mirada de quien fuera el más ilustrado de los gobernadores de Montevideo, ciudad en la que principió y finalizó la aventura científica.<sup>17</sup> Además de los

<sup>14</sup> Emilio SOLER PASCUAL: *Oposición Política en la España de Carlos IV: la Conspiración Malaspina (1795-1796)*. En *Revista de Historia Moderna*. Nos. 8-9, 1988-1990, p. 199.

<sup>15</sup> María Dolores HIGUERAS RODRÍGUEZ: *La peripecia de los papeles y materiales de la Expedición Malaspina-Bustamante durante dos centurias*. En *Seminario La Expedición Malaspina-Bustamante Comparada (1789-2010)*. Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Santander, 2010, p. 6. URL: [https://web.viu.ca/black/amrc/.../Higuera\\_Rodriguez\\_July\\_2010.pdf](https://web.viu.ca/black/amrc/.../Higuera_Rodriguez_July_2010.pdf). Consultado el 08-09-2013.

<sup>16</sup> María Dolores HIGUERAS RODRÍGUEZ: *La peripecia de los papeles...*, p. 6.

<sup>17</sup> JOSÉ BUSTAMANTE Y GUERRA: *Diario General del Viaje por José Bustamante y Guerra*. En: *La Expedición Malaspina, 1789-1794*. Tomo IX. Museo Naval (Ministerio de Defensa)/Lunweg editores, Madrid-Barcelona, 1999.

diarios de Malaspina y Bustamante que se publicaron en fechas diversas bien avanzado el siglo XIX,<sup>18</sup> también llevaron diarios, entre otros, los siguientes miembros de la expedición: Bauzá, Alcalá Galiano, Espinosa y Tello, Tova Arredondo, Cevallos, Pineda, Haenke, Née, Flores y González.<sup>19</sup> Agregamos a este calificado elenco el del –por entonces– Alférez de Navío Francisco Javier de Viana. Algunos de estos diarios constituyen básicamente registros de observaciones de datos astronómicos, geográficos, físicos o de navegación.

Por su parte, el “Diario” de Malaspina ofrece un excepcional conjunto de comentarios, reflexiones y propuestas. Como se ha dicho, en “los manuscritos de Malaspina [...] se evidencia la necesidad de transformar la política colonial conforme a un modelo liberalizador: el gobierno debería ejercerse mediante el control religioso y el dominio de unos pocos, pero estratégicos enclaves territoriales, permaneciendo el resto bajo el gobierno de las poblaciones aborígenes, especialmente en los terrenos fronterizos y en donde no existían

<sup>18</sup> Dice María Dolores Higuera Rodríguez que la edición total del viaje, a lo largo del siglo XIX, fue saliendo a la luz en partes y cita la siguiente cronología indicativa de las piezas (diarios y memorias) más importante publicadas hasta la primera edición del “Diario” de Malaspina. En este elenco se menciona el diario de Viana. **1801-1803:** Diversos trabajos de D. Luis Née en la revista *Anales de Ciencias Naturales* que fueron traducidos al inglés y editados en los *Annals of Botany* de Londres en 1806. **1802:** *Viaje de las Goletas Sutil y Mexicana al reconocimiento del estrecho de Fuca en 1792*. Madrid, Imprenta Real, 1805. **1805:** Pedro María GONZÁLEZ: *Tratado de las enfermedades de las gentes de mar*. Imprenta Real, Madrid, 1805 (se trata con modificaciones del tratado redactado por Pedro María González y Francisco Flores como resultado de las experiencias médicas del viaje con Malaspina y Bustamante). **1805:** ESPINOSA Y TELLO: *Memorias sobre las observaciones astronómicas que han servido de fundamento a las cartas de la costa NO de América*. Madrid, 1805 (este opúsculo de Espinosa y Tello de 1805 corrió unido, en ocasiones, a la edición del viaje de las goletas Sutil Mexicana, editado en 1802. Esto dio lugar a un error en las citas bibliográficas que desde principios del siglo XIX atribuyeron a Espinosa la redacción del viaje de las goletas Sutil y Mexicana al no figurar en dicha edición el nombre de su autor, Dionisio Alcalá Galiano). **1809:** ESPINOSA Y TELLO: *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo*. 2 vols. Dirección de Hidrografía, Madrid, 1809 (en ellas publica Espinosa la casi totalidad de los resultados astronómicos e hidrográficos del viaje, completando así los ya publicados de la costa NO en 1805). **1824-1827:** *Viaje al Mar del Sur, costas occidentales de América e islas Marianas y Filipinas, efectuado en los años 1789 a 1794 por los comandantes D. Alejandro Malaspina y D. José Bustamante y Guerra*, editado por Krusenstern en el Boletín del Departamento del Almirantazgo, en ruso, en los años 1824, 1825 y 1827 (no se conoce cómo se hicieron los rusos con este manuscrito, posiblemente como indica Bauzá a Fernández Navarrete en una carta de noviembre de 1824, desde Londres, debió obtenerlo el embajador ruso Poco di Borgo en su visita al Depósito Hidrográfico, en Madrid, es una edición queda inconclusa). **1849:** Francisco Javier VIANA: *Diario del teniente de Navío D. F.J. Viana, trabajado en el viaje de las Corbetas Descubierta y Atrevida*. Montevideo, 1849 (fue editado por los sucesores de Viana que poseían el manuscrito original). **1868:** JOSÉ BUSTAMANTE Y GUERRA: *Relación de las navegaciones que ejecutó separadamente la corbeta de S.M. Atrevida en el viaje verificado unida a la Descubierta en los años de 1789, 1790, 1791, 1792, 1793 y 1794*. Ordenada por su comandante D. José de Bustamante y Guerra, Brigadier de la Real Armada (este diario fue publicado en los *Anales de la Dirección de Hidrografía*, año IV, 1868, pp. 240-360). **1885:** Pedro NOVO Y COLSON: *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José de Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794*. Madrid, 1885 (se hacen casi simultáneamente dos ediciones el mismo año). Esta edición es sin duda la más importante, para ello Novo y Colson revisa los documentos originales custodiados en el Depósito Hidrográfico y selecciona aquellos que le parecen más significativos para ofrecer a España y al mundo una imagen general de este extraordinario viaje ilustrado. En María Dolores HIGUERAS RODRÍGUEZ: *La peripecia de los papeles...*, pp. 18-19.

<sup>19</sup> María Dolores HIGUERAS RODRÍGUEZ: *La peripecia de los papeles...*, p. 6.

grandes núcleos de población”.<sup>20</sup> No ha de extrañar -entonces- que a diferencia de los diarios de viaje de otros exploradores, algunos de los escritos generados en este viaje se hayan detenido en aspectos descriptivos de las poblaciones o enclaves visitados, el régimen de su gobierno, la condición de la sociedad local, o el manejo del comercio y de la economía, entre otros tantos aspectos.

En el relato de Malaspina hay críticas desencarnadas de la política colonial española. En la introducción sienta las bases de lo que serán las observaciones de sus hombres de confianza y de sí mismo. Dice:

Es necesario conocer bien América para navegar con seguridad y aprovechamiento sobre sus dilatadísimas costas y para gobernarla con equidad, utilidad y métodos sencillos y uniformes [...]. Es preciso fijarse en la naturaleza de las posesiones de la Corona de España, en las condiciones sociales que la unen entre sí, de los motivos de su formación, estado actual y métodos para conseguir su bienestar... es necesario conocer la población indígena y la población emigrante, respetar sus costumbres...<sup>21</sup>

Es indudable que Francisco Javier de Viana fue seleccionado según los criterios del proyecto político-científico que Malaspina describía con estas palabras: “Es, por consiguiente necesario en el examen de la América abandonar el hilo de los razonamientos adoptados hasta ahora; y después de una ojeada instructiva e imparcial a ese vasto continente y a la utilidad real de sus productos y de su comunicación con Europa, es preciso descender particularmente a la naturaleza de las posesiones españolas, a las condiciones sociales que las unen entre sí, y finalmente, a los medios que condujeron a su formación; al estado en que se hallan en el día y, finalmente, a los medios que suministran ellas mismas sin violencia para restablecerse y contribuir a la utilidad pública”.<sup>22</sup> Si aquel joven oficial había superado con éxito las pruebas encaminadas a la integración del cuerpo de oficiales de la expedición, debía cumplir luego las altas expectativas que el jefe tenía de cada uno de los hombres que lo rodeaban en la nave capitana primero y luego como subalterno inmediato de Bustamante y Guerra en la “Atrevida”. La vocación de Viana por la exploración científica, ya aquilatada por su desempeño en la nave “Astrae, pudo confirmarse en aquel largo periplo dirigido por Malaspina. El navegante

<sup>20</sup> Emilio SOLER PASCUAL: *Oposición Política en la España...*, p. 198.

<sup>21</sup> Emilio SOLER PASCUAL: *Oposición Política en la España...*, p. 198.

<sup>22</sup> Homero MARTÍNEZ MONTERO: *Prólogo...*, pp. XII-XIII.

italiano cita en su diario a Viana en más de una ocasión, siempre por asuntos de servicio según refiere el comentarista del montevidiano. Así, con fecha del 4 de octubre de 1789 consigna el “Diario” de Malaspina: “En el entretanto, D. Francisco Viana, a cuyo cargo había quedado la corbeta por enfermedad de D. Manuel Novales, adelantaba considerablemente los aprestos”.<sup>23</sup>

La singularidad del diario de Viana, el primero con las características señaladas que fuera publicado en el tiempo, queda bien patente a H. Martínez Montero, quien estudió comparativamente el diario de Malaspina y el de su joven alférez. Concluía, en 1958, este estudioso su tarea con estas palabras: “Comparando las anotaciones del diario llevado por Malaspina con las consignadas por Viana en el suyo, se comprueba cuanta diferencia hay entre ambos”.<sup>24</sup> Y explica H. Martínez Montero: “...hay disímiles reacciones entre los autores acerca de un mismo hecho, sin que dejemos de admitir que la diferencia de responsabilidades pudo crear discrepancias de actitudes”.<sup>25</sup> Uno de los pasajes que cita este autor para calibrar las diferencias de juicio entre Malaspina y Viana es el del fuego causado en las Islas Malvinas durante la estadía de las corbetas en diciembre de 1789. A este hecho se hará referencia más adelante en este trabajo. Esta singularidad que se observa en el diario de Viana -tributaria de una racionalidad alejada de toda mirada ingenua- y la insospechada calidad literaria que se advierte en algunos pasajes del texto, fueron las principales razones que manifiestan el interés por hacer una lectura más atenta de aquel diario.

El estudio de los relatos de viaje generados en la expedición Malaspina-Bustamante –en lo fundamental de las reflexiones y propuestas que los observadores consignaron en sus diarios- se nos impone como una tarea de real interés histórico si queremos conocer el ambiente en el que se movieron y las inquietudes de una generación de marinos ilustrados, científicos y artistas al servicio del imperio español. En estas páginas se ofrece una pequeña contribución a esta tarea.

<sup>23</sup> Homero MARTÍNEZ MONTERO: *Prólogo*..., p. XVI.

<sup>24</sup> Homero MARTÍNEZ MONTERO: *Prólogo*..., p. XIX.

<sup>25</sup> Homero MARTÍNEZ MONTERO: *Prólogo*..., p. XIX.

## II. Reflexiones en el diario de viaje

El alférez Viana comenzó a redactar su “Diario” desde la primera jornada a bordo de la nave capitana. El 14 de abril de 1790, “por razones de trabajo”, pasó a desempeñarse en la corbeta “Atrevida”, sin que tal circunstancia lo llevara a interrumpir la narración. El diario finaliza en el viaje de retorno, al tocar tierra en el puerto de Montevideo, el 14 de febrero de 1794. Por sus páginas desfilan los compañeros de viaje, los oficiales y la marinería, así como también se reseñan los logros del viaje científico. Las anotaciones que consideraremos en este trabajo traducen la cultura humanista de su autor y el espíritu ilustrado de aquel tiempo.

A lo largo de todo el texto el autor emplea un “estilo llano y de clara exposición que hacen fácil y agradable la lectura”.<sup>26</sup> Es un relato cuidadoso en el uso de la lengua, no exento de belleza, lo que se aprecia singularmente en las partes descriptivas y en los comentarios o reflexiones. Se trata, en todo caso, del diario llevado por un marino, en el que se registran las observaciones propias de una expedición científica. En este trabajo recogemos algunas consideraciones personales que se han creído de interés para el objeto de este estudio.

### 1. El infeliz destino de los marineros y la desertión en los puertos de Indias

En fecha tan temprana como el día 23 de agosto de 1789, cuando las naves hacían la travesía entre Cádiz y Montevideo, anota Viana el siguiente comentario hablando de los marineros: “...comparados con las demás clases del Estado han excitado en mí las más tristes reflexiones sobre el infeliz destino de los que desgraciadamente siguen esta carrera a quienes parece haber olvidado la Patria, o no proteger en proporción de su mérito, de su trabajo y del beneficio que le produce, muchas veces superior al de cualquiera otra”.<sup>27</sup>

La preocupación por el personal de tropa es frecuente en este diario; en diversas oportunidades y lugares del recorrido, Viana vuelve a este tema, que

<sup>26</sup> Cfr. Homero MARTÍNEZ MONTERO: *Prólogo...*, p. XXIII.

<sup>27</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., pp. 23-24.

también era motivo de preocupación de otros oficiales como se refleja en los diarios similares. Menciona a los marineros enfermos; también a quienes desertaban buscando escapar de las miserias de aquella vida, y en general del embrutecimiento al que los conducían las circunstancias del trabajo. Frente a las costas de las Islas Malvinas y tomando pie de un voraz incendio propagado por falta de atención del personal de tropa, decía Viana, que el marinero “se acostumbra insensiblemente” a despreciar la muerte “que constantemente se le presenta bajo los más temibles aspectos”.<sup>28</sup> La vida habitual de aquellos hombres –continuaba– hacía que estuvieran expuestos “a los mayores riesgos”, por lo que terminaban “familiarizándose con las escenas de horror y destrucción”.<sup>29</sup> A consecuencia del ambiente en el que los marineros pasaban la mayor parte del tiempo, sus ideas terminaban por ser análogas a su vida. Esta circunstancia, en opinión del autor del diario, los hacía “insípidos” para todos los “placeres en que no concurren algunas de aquella terribles circunstancias”.<sup>30</sup> La lectura que de aquel hecho hace Malaspina es, en cambio, distinta, en particular en su apreciación de la conducta de los marineros responsables del incendio.<sup>31</sup>

Un marinero comenzaba su aprendizaje en la niñez y al llegar a la adolescencia había acumulado experiencia y conocimiento suficientes para manejarse bien en las diversas tareas que la vida en los barcos exigía. Los miembros de una tripulación constituían –además– la fuerza mecánica de la nave. Su vida a bordo era muy sacrificada: dormían bajo cubierta en espacios estrechos y mal aireados. El servicio en los buques del siglo XVIII era duro, tanto en tiempos paz como en ocasión de guerras. Las guardias comenzaban a las 8 de la mañana y se renovaban de cuatro en cuatro horas. Las comidas se hacían al mediodía y a las 5 de la tarde siempre que era posible. Con frecuencia, tanto las maniobras generales como el mal tiempo o la vista de la costa –sin entrar a los sucesos de guerra–, hacían variar esa distribución del tiempo. Durante las maniobras, el orden y el silencio eran fundamentales para obtener un buen rendimiento del navío en combate. La vida a bordo se regía por las ordenanzas; cada comandante debía tener dispuesto lo que se llamaba un *plan*

<sup>28</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 92.

<sup>29</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 92.

<sup>30</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 92.

<sup>31</sup> Dice Malaspina: “...dispersados así [los marineros] en muy poco tiempo, no tardaron en dar muestra de su genio natural, inclinado al desorden y a la destrucción. Prendieron fuego a un montón de turba en donde esta planta se hallaba más espesa, y en un momento, no sólo vimos arder por diferentes partes el monte inmediato, sino que el humo que salía del incendio ocultaba los objetos más cercanos”, en HOMERO MARTÍNEZ MONTERO: *Prólogo...*, p. XX.



*de puestos*, que normalmente se completaba con instrucciones o advertencias dictadas por cada general de la escuadra o comandante de navío.<sup>32</sup>

El interés que el joven oficial demostraba hacia los integrantes de la tropa de marina no le ocultaba una tentación peligrosa que se presentaba en aquellos viajes: la desertión. Al tocar tierra en Montevideo, en la primera etapa del viaje, un marinero inglés llamado Loftus desertó. Éste había persuadido a “un amigo y paisano suyo, que por casualidad y precipitación de nuestra salida [según Viana] no pudo verificar su fuga aunque lo intentase”.<sup>33</sup> Un tiempo después, estando anclados los buques de la expedición en Valparaíso, se refiere Viana al: “desorden, desertión y poco amor al servicio de su patria, a S.M., y la equivocada felicidad que creen hallar en cualquiera parte de América los individuos del equipaje y tropa”.<sup>34</sup> Esa situación reaparecía cada vez que se tocaba puerto, sin que fueran suficientes los consejos o amenazas que transmitían a los marineros ni aún los castigos que esperaban a los desertores capturados. Fue llamativa la desertión de once marineros en el puerto de Acapulco, que se sumaron a los fugados en Talcahuano. En el puerto mexicano fueron al comienzo cuatro los desertores, “preocupados todavía –dice Viana– de la falsa idea de ser felices con sólo depositarse en

<sup>32</sup> En los siguientes artículos de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* se puede apreciar el grado de detalle con el que estaba todo establecido en la vida marinera: “Todo hombre de Mar, aunque por su constitución ó rudeza carezca de la agilidad y destreza propia del oficio, debe saber los nombres de toda la caballería, y su laboreo, coser un moton, abarbetar, embragar, tomar y quitar un rizo, pasar una boza y aguantarla, amarrar un cabo con media, entera ó doble vuelta, aclarar las tiras de un aparejo y prolongarle, engargantar un moton, y hacer una gaza, una piña y un ayuste, como tambien meollar, salvachías, palletes, badernas y demas útiles marineros de xarcía: la qual enseñanza se encomendará por partes á los Gavieros y Cabos de guardia en sus respectivas Brigadas, dirigida por su Oficial de Mar, distribuyendose la execucion de los expresados pertrechos de modo que sea un exercicio de alternativa para todos, y le inspeccione el Oficial de guardia, como objeto de necesaria instruccion”. En *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*. Tomo II, Parte Primera, “Sobre la gobernación militar y marinera de la armada en general y uso de sus fuerzas en la mar”, tratado 5º, título VI, “De la instruccion marinera y militar”, Art. 9, pp. 183-184. “Ha de cuidarse igualmente de la mayor enseñanza de los Marineros que manifesten mas disposicion, adiestrandolos en el modo de encapillar, vestir un palon ó verga, arrear, entubantar, preparar aparejos para tesar xarcias, remover anclas ó masteleros, y suspender otros pesos, arriar é izar vergas y masteleros de juanete, y en las demas faenas del cargo de los Gavieros, nombrandolos alternativamente para que suban á ayudarlos, y graduando por el mayor adelantamiento en ellas su mérito para ascender de la clase de Marineros á la de Artilleros”. En *Ordenanzas...*, Art. 11, p. 184. “Asimismo todo hombre de Mar debiera saber bogar, manejar el bichero para atracar ó desatracar un bote ó lancha, y gobernarla tanto con timon como con espaldilla: enseñanza que se practicará en puerto diariamente al rededor del baxel por espacio de media hora ó mas, mientras sea necesaria, esquifando el bote ó lancha con una tercera ó quarta parte de diestros, á cuya imitación se agilten los bisoños como és menester: y así bien se ha de enseñar á todos el modo de prolongar la sondalesa grande para sondear, y él de executarlo un hombre solo con las pequeñas desde la mesa de la guarnición en los parages de poco fondo”. En *Ordenanzas...*, Art. 12, pp. 184-185. “En el Marinero y Artillero sera tambien obligacion saber quartear la Aguja Nautica, y conocer en la Rosa los rumbos: lección que por ranchos señalados cada dia correrá al cargo de los Timoneles, haciendola repetir con mas frecuencia á los que se aparten por tardos en comprehenderla”. En *Ordenanzas...*, Art. 13, p. 185.

<sup>33</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 268.

<sup>34</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 169.

América”.<sup>35</sup> Luego siguieron otros siete: “todos ellos europeos y de los mejores”.<sup>36</sup> La situación en los buques se hizo delicada por no disponer de reemplazos que pudiesen ocupar el lugar de los desertores. El comandante de la expedición solicitó al “jefe de la plaza” que se enviasen “partidas” en seguimiento de los marineros; asimismo, fueron despachadas “cartas circulares a los alcaldes de los pueblos inmediatos y aún hasta la capital, ofreciéndose después diez pesos de gratificación por cada uno que se aprehendiese”.<sup>37</sup> Por su parte, desde los buques salieron dos grupos en busca de los desertores, uno a cargo de un oficial y otro bajo la autoridad de un sargento, pero durante varios días fueron inútiles los esfuerzos empleados. A los seis días de iniciada la búsqueda aparecieron nueve de los once marineros, que fueron inmediatamente reincorporados a la tripulación. Un detalle que consigna el autor en su “Diario” es que, los premios ofrecidos y efectivamente pagados a quienes delataron el paradero de los marineros, se descontaron “de los haberes de los mismos desertores a quienes se les pusieron ya grillos, ya cadenas, y otros en el cepo”.<sup>38</sup> El entonces joven oficial consideraba equivocada y perjudicial la postura de los marineros en cifrar todas sus esperanzas en la libertad que América les prometía. El comentario puede ser visto, indudablemente, bajo la luz del mejor servicio de la armada. No obstante, también se puede relacionar con las experiencias que conocía de vidas desarraigadas y sueltas, al margen de la ley, no infrecuentes en los puertos del Nuevo Mundo.

Señalaba Viana, asimismo, las dificultades que enfrentaban los marinos también al sobrevenir la vejez. En el extenso viaje que lo llevó a recorrer la mayor parte del imperio español, pudo comprobar que en las ciudades portuarias no había lugares destinados a recibir a los inválidos y enfermos del personal de tropa de la armada. Así lo consignaba en otro pasaje del diario:

Entre tantos monumentos de la piedad de nuestros augustos reyes que se ven en las provincias destinados a proporcionar una vejez tranquila a sus servidores, no hay uno que sirva de asilo al pobre marinero inválido; todos están ocupados con la tropa de tierra de que se sigue que al hombre de mar no le queda ordinariamente otro recurso que terminar en la indigencia y mendicidad, cubiertos las más de las veces de achaques adquiridos en una laboriosa carrera y en positivos beneficios de su nación.<sup>39</sup>

<sup>35</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., pp. 285-286.

<sup>36</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 286.

<sup>37</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 286.

<sup>38</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 286.

<sup>39</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., pp. 23-24.

Debían existir razones poderosas para que los marineros se expusieran a los castigos que la desertión traía consigo si eran hallados en tierra. La vida a bordo de los buques de S.M.C. era realmente dura; también en una expedición científica como era la capitaneada por Malaspina. Todo hace conjeturar que las condiciones de la tropa en la “Descubierta” y la “Atrevida” eran mejores de las que podrían encontrar en los barcos de guerra o en convoyes con malas condiciones de abastecimiento y seguridad. Sin embargo, no faltaron en aquella aventura los desertores. No ha de extrañarse que en los puertos de Indias, especialmente en los del Pacífico que eran más numerosos, los marineros abandonasen la vida a bordo de los buques para ganar la libertad a la que invitaban aquellos lugares todavía remotos para el imaginario europeo de la época. Años después, la experiencia de las tropas desembarcadas en América para contrarrestar la revolución fue en general nefasta, al menos tratándose de la marinería. En plena guerra de independencia, se dio en el Río de la Plata el caso reiterado de “marinos de guerra” o “soldados de Marina” desembarcados para auxiliar a las tropas de tierra, cuyos oficiales apenas podían impedir que quedaran inútiles por la ebriedad o aún que escaparan.<sup>40</sup>

## 2. Ausencia de buenos administradores: aislamiento y miseria de los pueblos de la monarquía

La descripción que hace Viana de la historia, población, economía y gobierno de la isla de Chiloé es de sumo interés para conocer la historia de ese enclave. De ésta se han tomado tan solo algunas consideraciones que hace el autor sobre el régimen de las tierras, el trabajo y su rendimiento, con el fin de extraer conclusiones útiles al propósito de este trabajo. Durante la estadía de la expedición en aquel lugar –Chiloé es la mayor de las islas que integran el archipiélago de ese nombre situado en el centro-sur de Chile-, surgió el interés del joven marino por la condición de los pobladores indígenas que describe como de gran miseria. Si bien menciona la pereza de los naturales, junto a la falta de imaginación y de creatividad que los europeos les atribuían, no omite mencionar la dura obligación del tributo que pagaban los varones de 18 a 50 años, la escasez de recursos en el lugar y el abandono en el que se hallaban, alejados de la protección que los tribunales de la Corona podían dispensarles.

<sup>40</sup> Fernando AGUERRE CORE: *Los últimos españoles: autonomía y lealtad a la Corona en el Montevideo insurgente (1802-1815)*. Linardi y Risso, Montevideo, 2012, p. 132.

En opinión de Viana, los chilotas tenían un carácter “sumamente dócil”, sumisos a la autoridad de rey al que veneraban. En referencia a esa docilidad precisaba: “virtud que suele serles demasiado gravosa porque abusando de aquel sagrado nombre, a veces, les hacen servir con sus personas y bienes sin proporcionada recompensa, a los caprichos de personas muy subalternas, cuya repetida tiranía los mantiene en irreconciliable queja contra los que la originan, distantes de poder acudir a la legítima potestad que los desagraría [sic]”.<sup>41</sup>

Consigna Viana en su diario que la población total del gobierno de Chiloé era, según el padrón de 1789, de 26.689 almas. El número de pobladores venía disminuyendo, puesto que en el censo de 1713 se habían contabilizado 59.000 y en el de 1772 ya habían descendido a 32.000.<sup>42</sup> Las condiciones de vida de los indígenas eran malas; en particular, Viana menciona el aislamiento en el que estaban aquellas personas como una de las causas principales de su pobreza moral y material. Al respecto sentencia: “Un pueblo sin comunicación ni tráfico con otras gentes jamás puede civilizarse”.<sup>43</sup> Es importante tener presente que el tránsito entre Valdivia y Chiloé demandaba, según relata el autor del diario, diecinueve días de navegación en condiciones óptimas.<sup>44</sup> También se refiere a los malos efectos que se seguían de no haber allí suficientes españoles peninsulares, que con su conducta “atenuasen la bárbara condición de los naturales”.<sup>45</sup> De esa lejanía y falta de comunicación hacía derivar Viana “la falta de industria y la miseria, origen del abandono”, y –como su efecto a mediano plazo– “del celibato y de la despoblación”.<sup>46</sup>

Un tiempo antes, al desembarcar en tierras de los patagones, Viana había expresado similares sentimientos hacia ese otro pueblo indígena ubicado en la zona sur del Atlántico, tanto o más alejado y desprotegido que los chilotas. Decía el autor del diario en aquella oportunidad: “A pesar de la idea poco favorable que es natural formar de una nación abandonada a sí misma en el fondo remoto y estéril de la América meridional, sepultada en la ignorancia más lastimosa y cuyas ideas son tan limitadas..., la buena fe, el candor y la probidad de los patagones son superiores a cuantos no dicen los viajeros que los han tratado”.<sup>47</sup>

<sup>41</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., pp. 124-125.

<sup>42</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 123.

<sup>43</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 129.

<sup>44</sup> Cfr. Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 137.

<sup>45</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 129.

<sup>46</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 129.

<sup>47</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 77.

Al igual que ocurría con los chilotas, los patagones habían sufrido algunas profundas heridas del hombre europeo y la permanente desprotección de la corona española. Según relata en el diario, unos años antes de llegar la expedición Malaspina a esas costas del Atlántico sur, un buque inglés arribado al lugar había captado la atención de los patagones. Habiéndolos reunido en la playa, los tripulantes del navío –según dice Viana- tuvieron “la bárbara complacencia de tirarles algunos cañonazos a metralla matando varios que nombran todavía con sentimiento mezclado de indignación”.<sup>48</sup> Hace el autor del diario una aclaración que sorprendería si únicamente se tuviera en cuenta el permanente enfrentamiento en el mar de las armas inglesas y españolas. Dice Viana, que no podía comprender cómo esa horrible acción proviniese de “una nación sabia, generosa, llena de honor a sus semejantes”, como era la Gran Bretaña.<sup>49</sup> Es posible que en 1807, cuando el coronel Viana se batía infructuosamente contra los ingleses en la defensa de Montevideo, sus sentimientos no fueran los mismos que unos años antes. Sin embargo, más allá de la variabilidad de las opiniones, no se puede olvidar la atracción que la Gran Bretaña había ejercido y aún ejercía en los primeros años del siglo XIX sobre todos aquellos que soñaban con mayores libertades. Viana era un criollo y no tuvo dificultad en dejar por escrito esa admiración, lo que un oficial peninsular posiblemente hubiese cuidado de no hacer. En todo caso, el “encanto” inglés hacía difícil tener por enemigos a los hijos de esa nación: la guerra de independencia española lo pone de manifiesto. Ahora bien, si la Armada británica no había sido responsable de aquel atentado, ¿quiénes habían disparado contra los patagones indefensos? La imaginación o la experiencia de Viana culpó de esa acción a los tripulantes de los buques balleneros que merodeaban en la zona. En palabras del autor del diario, se trataba de “hombres brutales, sin educación ni sentimientos”.<sup>50</sup>

El caso de los chilotas era bien diferente y -según el diario- los responsables de la pobreza y el aislamiento a que estaban reducidos eran los propios españoles. En el discurso de Viana no solamente aparece un sentimiento de compasión hacia aquellos indígenas; si no que se condena también la incapacidad de los gobernantes para poner remedio a esa situación. En el relato se apunta una crítica abierta a los grandes propietarios que mentían a los comisionados y al gobierno de la metrópoli. Éste último, por su parte, se mostraba inoperante a la hora de designar funcionarios que velasen justamente

<sup>48</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 79.

<sup>49</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 79.

<sup>50</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 79.

sobre la vida de los vasallos e impidiesen el despotismo sobre los más débiles. En otro pasaje del diario insistía Viana:

...añadiéndose a todo la desigualdad del repartimiento que a unos concede inmensas propiedades, cuando a otros apenas les deja el corto espacio que ocupa su morada. Esta que en sentir de algunos políticos es la causa primaria de la despoblación de varios parajes de España, es sin duda más fundamental en Chiloé, que la que alegan los propietarios, de que privados por el real decreto de 1781 de los sufragios que les ofrecían las encomiendas carecen de brazos que cultiven sus vastas posesiones, pues no se encuentran en ellas rastros de haber sido cultivadas jamás.<sup>51</sup>

La despoblación en España había estado asociada a las tierras sin cultivar no solo por las enfermedades y levas de las guerras, sino también a causa de la ausencia de todo estímulo al trabajo, lo que en la segunda mitad del siglo XVIII comenzaba a corregirse. La crisis económica del siglo anterior en vastas zonas de la península había traído la elevación en la edad de los matrimonios, el aumento del número de los célibes y consiguientemente la reducción en la tasa de natalidad. Algo comparable hallaba Viana en Chiloé; señalaba, además, la responsabilidad que los funcionarios de la Corona tenían en aquella catástrofe demográfica y económica. No solamente se desentendían de hacer respetar las resoluciones del gobierno metropolitano, sino que tampoco las obedecían ellos mismos. En este sentido expresaba más adelante:

Todas las reales órdenes encargan el remedio de estas miserias, pero sin embargo no se verifica, acaso por la impericia o mala versación de los comisionados, por lo cual requiere ésta más que otras posesiones un delicado examen de los sujetos que en ella emplean; en pocas partes se proporcionan mayores ventajas a un juez despótico para ejercer sus vejaciones, que correrían impunes por su situación distante de las capitales, falta de comunicación con ellas y sus superiores tribunales, y finalmente por la indulgente incultura en que se hallan los naturales, como aprisionados en su propio país.<sup>52</sup>

Hasta qué punto la realidad conocida durante la expedición pudo despertar en aquel oficial estas preocupaciones no es posible saberlo; en cambio, sí es

<sup>51</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 129.

<sup>52</sup> FRANCISCO XAVIER DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo I..., p. 129.

posible decir que el buen gobierno de las posesiones en América y la justicia en la distribución de la tierra y la prosperidad le mereció mucho más que una atención pasajera. El asunto fue madurando en su interior con el paso de los años y las responsabilidades de gobierno que fue asumiendo. Por su parte, la crítica local al mal desempeño de las autoridades enviadas de España a América se hacía cada vez más frecuente al aproximarse el final del siglo XVIII. Son los mismos años en los que el joven Viana hacía sus anotaciones en el diario de la expedición Malaspina. El sentimiento de haber sido “abandonados” por la metrópoli se iba generalizando entre los habitantes de muchas regiones de la América española: la guerra con Inglaterra y más adelante el “asalto” de los ejércitos napoleónicos apuraron las consecuencias.

### 3. La nueva colonización científica del siglo XVIII y el respeto por la vida de los naturales

En el viaje de regreso, la expedición Malaspina-Bustamante llegó a la isla de Vavao en la Polinesia. El enclave había sido “visitado por el comandante Maurell en 1782” y ofrecía un excelente refugio a los navíos.<sup>53</sup> Por su parte, en los años previos había sido reconocido por Cook y por La Prouse, quienes dejaron indicaciones concretas sobre la situación de la isla. Los naturales del lugar –de acuerdo a las notas tomadas por Viana- eran pacíficos y hospitalarios; durante las jornadas que los expedicionarios transcurrieron en Vavao recibieron de los indígenas un trato siempre amable. Al comienzo de la estadía en esa isla, Viana hizo lugar en su diario a una consideración que revela la libertad de su pensamiento: era ésta preguntarse si los países más adelantados tenían derecho a reconocer tierras extrañas bajo la apariencia de la ciencia. En el fondo, no era aquella sino una nueva forma de colonización con un rostro aparentemente más humano, que hallaba su correlación en las nuevas ideas de aquel siglo y en una estrategia de poder que en el siglo XIX llegaría a su cúspide. El joven marino tenía una opinión bastante crítica con respecto a las maniobras de las grandes potencias de su tiempo. Pudo conocer de cerca, además, los efectos negativos que otras expediciones científicas habían dejado entre las poblaciones aborígenes. En un pasaje singularmente incisivo del escrito califica así la conducta de las potencias de su tiempo:

<sup>53</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo II. Biblioteca Artigas, Colección de Clásicos Uruguayos, vol. 28. Montevideo, 1958, p. 166.

Triste ambición solapada con el semblante apacible de las ciencias y de la filosofía, que dictando unos pasos que al mismo tiempo de ser injustos y costosos a una nación alucinada, obligan a las demás a seguirla de cerca en sus conquistas imaginarias, no adquiridas por ventura con ríos de sangre y de dinero, sino con pocos instrumentos astronómicos, algunas bagatelas cambiadas con efectos de mucha mayor utilidad y una u otra descripción enterrada en parajes señalados.<sup>54</sup>

Viana no ocultaba su antipatía hacia las formas tradicionales de las conquistas pero, en su opinión, no podía ser mejor vista una colonización realizada bajo la apariencia de las “ciencias y la filosofía”. Bien podría ser Francia la “nación alucinada” a la que alude el marino, puesto que no podía serlo Gran Bretaña con la que por esos años España estaba unida en la “primera coalición” contra la Francia revolucionaria. A aquella nueva práctica colonial, España se veía de alguna manera arrastrada por el papel secundario que ocupaba en el concierto europeo de aquellos años. Parecía esperarse de los españoles que, en sus exploraciones por nuevas tierras, exhibiesen en la práctica “un reconocimiento científico por los métodos adoptados en el día y una posesión pública que apoyase a los ojos de la Europa la seguridad del descubrimiento y el convenio de los naturales...”<sup>55</sup>

Pero la preocupación de Viana era más honda, no se limitaba a consignar que España podía realizar viajes científicos de tanto o más valor para el adelanto de los conocimientos que los que hacían Francia u otras naciones. La reflexión del joven marino iba más allá; en su opinión el “nuevo desembarco europeo” de ese fin de siglo no debía alterar la forma de vida de los naturales ni su hábitat original. La descripción de la estadía en Vavao es bien significativa en ese sentido. Permite apreciar, asimismo, los cambios de dirección que experimentaron las exploraciones españolas a lo largo de los casi tres siglos que llegan hasta la expedición Malaspina. Es aún más explícito el respeto por la vida y las costumbres de los indígenas la anotación que hace Viana durante el pasaje por Nutka, pequeña isla que se recuesta sobre la zona central de la costa suroccidental de Vancouver. Escribía en esa ocasión: “Abandonamos estos lugares rústicos con la dulce complacencia de no haber procurado el perjuicio más leve a sus moradores... respetamos sus costumbres en cuanto se pudieron conocer; sufrimos sus robos, su mala fe, y sus insultos, y lo que

<sup>54</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo II..., p. 166.

<sup>55</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo II..., p. 166.



es más, sofocando los sentimientos que naturalmente inspira el amor a la propia conservación, comprometimos muchas veces nuestras vidas para evitar la efusión de sangre”.<sup>56</sup>

Tanto la estadía en Vavao como en Nutka -al igual que la permanencia en otros lugares recónditos del Pacífico-, requirió un esfuerzo grande de los expedicionarios para responder sosegadamente a las costumbres de los naturales. Al arribar a Nutka, que era un enclave español desde que en 1774 había sido avistada por vez primera, los expedicionarios advirtieron que los nativos eran fríos en el trato con los extranjeros. Como deseaban “examinar de cerca sus costumbres”, se propusieron desterrar toda mala impresión que hubiese dejado “un paso imprudente de uno u otro individuo”.<sup>57</sup> Se refería tanto a quienes habían llegado en anteriores misiones, como a la guarnición española fija en aquel puerto o a las tripulaciones de navíos extranjeros que frecuentaban el lugar. A pocos días del desembarco, el esfuerzo de los expedicionarios dio sus frutos, Viana lo cuenta con estas palabras: “No habían sido infructuosas nuestras diligencias para ganar la confianza y amistad de los naturales; sus canoas que antes huían a la vista de las embarcaciones menores, las rodeaban en el día sin el menor recelo; apenas había jefe alguno que no nos hubiese visitado varias veces, incluso el principal Macuina”.<sup>58</sup>

No es ingenua la insistencia de Viana al describir la conducta de los expedicionarios en contacto con aquellos indígenas que presentaban niveles de cultura y desarrollo muy diversos y -seguramente a los ojos de los europeos del siglo XVIII- muy inferiores a los de la cultura occidental. En particular señala la comprensión, el respeto y aún la paciencia que exhibieron los dirigidos por Malaspina y Bustamante. Hay en el texto algunos detalles risueños como cuando describe ciertos robos y acciones delictivas que los indígenas cometían al subir a los buques.<sup>59</sup> En referencia al comportamiento de la tripulación, hace en el diario una declaración con cierto aire solemne que parece desafiar la mala prensa de las conquistas españolas: “Esta conducta conforme al carácter benéfico y humano de los españoles confundirán algún día a cierta clase de escritores, que han tenido por oficio el denigrar a una nación ilustre y respetable y que a pesar de sus ridículas y extravagantes declaraciones ocupará siempre un lugar distinguido en los fastos del universo”.<sup>60</sup>

<sup>56</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo II..., p. 62.

<sup>57</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo II..., p. 88.

<sup>58</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo II..., p. 90.

<sup>59</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo II..., pp. 170 y 195.

<sup>60</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo II..., p. 62.

La estadía de la expedición en Vavao aparece pacientemente detallada en el diario. Admirado Viana de las costumbres generosas de aquel pueblo, tuvo tiempo para recoger un extenso vocabulario del dialecto de aquellas “islas felices”, como él las denomina.<sup>61</sup> Entre otros, un pasaje del diario en el que habla de la lengua nativa es bien elocuente para apreciar su defensa de la cultura local y la necesidad de preservarla. Dice Viana:

Un idioma de esta naturaleza nacido y conservado en climas tan felices y donde apenas es necesario el trabajo para gozar las comodidades de la vida, debe ser todo él hijo de pasiones, el contrario de nuestras lenguas de Europa, exactas pero, frías; copiosas, pero, sin expresión; cuasi todas ellas son tristes como el cielo bajo el que han nacido; cuasi todas ellas duras como las necesidades que las han formado... ¿quién sabe si la poesía de estos hombres podrá sostener una comparación con la nuestra?<sup>62</sup>

## A modo de conclusión

A lo largo de estas páginas se han presentado tres asuntos sobre los que reflexiona el teniente de navío Francisco Xavier de Viana en su “Diario de viaje”. *El primero* es la vida miserable que llevaban los marineros y los graves problemas que, a consecuencia de la falta de atención de los gobernantes, provocaban en aquel cuerpo. El más importante de ellos era la desertión de los tripulantes en los puertos de Indias, un problema que en realidad ocultaba una causa considerablemente más grave que el efecto. *El segundo* se refiere a la ausencia de buenos administradores en muchas zonas del imperio de ultramar junto al olvido que sufrían numerosos pueblos pertenecientes a la monarquía, aislados y condenados al atraso por el injusto uso de la tierra. *El tercero* es la dura crítica al nuevo colonialismo practicado sobre zonas inexploradas bajo razones científicas y la condena al desprecio que exhibían los europeos a la vista de los naturales.<sup>63</sup>

Las reflexiones anotadas alcanzan para sospechar la mirada crítica del autor del diario; asimismo, permiten suponer que el largo periplo por el océano

<sup>61</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo II..., pp. 213-225.

<sup>62</sup> Francisco Xavier DE VIANA: *Diario de Viaje*. Tomo II..., pp. 211-212.

<sup>63</sup> En la edición consultada para este estudio el tomo I tiene 294 páginas y el tomo II 296 páginas.

Pacífico y el conocimiento de pueblos y culturas diversas sirvieron para la maduración de ideas que, si el autor ya las poseía se enriquecieron y, en otros casos, despertaron llamativamente en su conciencia. Los pasajes transcriptos, y en particular el último de ellos que apenas desvela su interés por las lenguas comparadas, fueron seleccionados también con el objeto de señalar el buen manejo del idioma que se aprecia en otros lugares del relato. Las descripciones más extensas son -en el espacio reservado a los pueblos visitados- aquellas destinadas a lo que mayor interés despertó en el comentarista: los chilotas, los habitantes de Nutka y los de las Islas de Vavao.<sup>64</sup>

Con el análisis de algunos pasajes de este diario hemos querido seguir el derrotero que -hacia el final de la segunda mitad del siglo XVIII- realizó un joven oficial de la Armada española nacido en Montevideo. Cuando escribía aquel relato, Viana no tenía la intención de publicar sus impresiones de aquel viaje extraordinario; esos cuadernos ni siquiera estuvieron comprendidos en el conjunto de testimonios aportados al gobierno español una vez finalizada la expedición. Al contrario, los guardó el autor y finalmente a su temprana muerte los recogió su familia. Fueron los hijos del antiguo marino quienes dispusieron la primera publicación del “Diario” escrito por su padre varias décadas antes. La participación de D. Francisco Javier de Viana en la expedición Malaspina no aparece en las referencias que sobre uno de los forjadores de las patrias rioplatenses hicieron sus contemporáneos. Sin embargo, el aprendizaje de esos años de formación no debe haber estado ausente en las graves decisiones en las que Viana se vio comprometido y que, con aciertos y errores, ensayaban la idea de un mundo mejor, como había sido el soñado en sus años de juventud.

<sup>64</sup> En el tomo II de la edición del “Diario” escrito por Viana que se utiliza en este estudio, desde la p. 169 a la p. 225 se halla la “Estada en el Archipiélago de Mayorga o Islas de Vavao”. Este capítulo constituye de por sí un relato particularmente vivo del lugar y de sus habitantes, de sus costumbres, ritos religiosos, música y danzas, y finalmente de la lengua vavao, a la que Viana dedica varias páginas junto con un vocabulario español-vavao.

## Bibliografía citada

- AGUERRE CORE, Fernando: *Los últimos españoles: autonomía y lealtad a la Corona en el Montevideo insurgente (1802-1815)*. Linardi y Risso, Montevideo, 2012.
- ANDREW, David, Felipe FERNÁNDEZ-ARMESTO, Carlos NOVI y Glyndwr WILLIAMS (eds.): *The Malaspina Expedition, 1789-1794. The journal of voyage by Alejandro Malaspina*. 3 vols. The Hakluyt Society, in association with The Museo Naval (Madrid), Londres, 2001-2004.
- Archivo Artigas*. Tomo XIII. Montevideo, 1975.
- BEERMAN, Eric: *El Diario del proceso y encarcelamiento de Alejandro Malaspina 1794-1803*. Editorial Naval, Madrid, 1992.
- CALTAYUD, Ángeles: *Catálogo de la expediciones y viajes científicos españoles, siglos XVIII y XIX*. Museo Nacional de Ciencias Naturales-CSIC, Madrid, 1984.
- CASADO DE OTOOLA, Santos: *Malaspina 2010. Crónica de un viaje oceanográfico alrededor del mundo*. CSIC/Catarata, Madrid, 2011.
- DE MARÍA, Isidoro: *Rasgos biográficos de hombres notables de la República Oriental del Uruguay*. Tomo IV. Claudio García, Montevideo, 1939.
- DE VIANA, Francisco Xavier: *Diario de Viaje*. 2 tomos. Biblioteca Artigas, Colección de Clásicos Uruguayos, vol. 27 (tomo I) y vol. 28 (tomo II), Montevideo, 1958.
- GALERA GÓMEZ, Andrés: *Las corbetas del rey: el viaje alrededor del mundo de Alejandro Malaspina (1789-1794)*. Fundación BBVA, Bilbao, 2010.
- LUCENA GIRALDO, Manuel y Juan PIMENTEL: *Los axiomas políticos sobre la América de Alejandro Malaspina*. Doce Calles, Madrid, 1991.
- HIGUERAS RODRÍGUEZ, María Dolores: *Catálogo crítico de los documentos de la Expedición Malaspina (1789-1794) del Museo Naval*. 3 vols. Museo Naval, Madrid, 1985-1994.
- HIGUERAS RODRÍGUEZ, María Dolores: *La peripecia de los papeles y materiales de la Expedición Malaspina-Bustamante durante dos centurias*. En *Seminario La Expedición Malaspina-Bustamante Comparada (1789-2010)*. Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Santander, 2010, pp. 1-24. URL: [https://web.viu.ca/black/amrc/.../Higueras\\_Rodriguez\\_July\\_2010.pdf](https://web.viu.ca/black/amrc/.../Higueras_Rodriguez_July_2010.pdf). Consultado el 08-09-2013.

- INGLIS, Robin (ed.): *Spain and the North Pacific Coast: Essays in Recognition of the Bicentennial of the Malaspina Expedition, 1791-1792*. Vancouver Maritime Museum Society, Vancouver, 1992.
- INGLIS, Robin: *Successors and rivals to Cook: the French and the Spaniards*. En: Glyndwr WILLIAMS (ed.): *Captain Cook: Explorations and Assessments*. The Boydell Press, Woodbridge, 2004, pp. 161-178.
- KING, Robert J.: *Puerto del Pendulo, Doubtful Sound: la visita de la expedición Malaspina a Nueva Zelanda en busca de la verdadera forma de la tierra*. En *Asclepio: Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia*. Vol. 62, nº 1, 2010, pp. 209-224.
- La Expedición Malaspina, 1789-1794*. IX tomos. Museo Naval (Ministerio de Defensa)/Lunwerg editores, Madrid-Barcelona, 1987-1999.
- MANFREDI, Darío: *Alessandro Malaspina e Fabio Ala Ponzzone: Lettere dal Vecchio e Nuovo Mondo (1788-1803)*. Il Mulino, Bologna, 1999.
- MANFREDI, Darío: *Italiano in Spagna, Spagnolo in Italia: Alessandro Malaspina (1754-1810) e la più importante spedizione scientifica marittima del Secolo dei Lumi*. Nuova Eri Edizioni Rai, Torino, 1992.
- Ordenanzas Generales de la Armada Naval. Tomo II, Primera Parte: Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*. Imprenta La Real, Madrid, 1793.
- PIMENTEL IGEA, Juan: *Viajeros Científicos*, Colección *Novatores*. Nivola, Madrid, 2001.
- PIMENTEL, Juan: *La física de la Monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*. Doce Calles (Colección de Historia Natural *Theatrum Naturae*), Aranjuez, 1998.
- PORRAS, Soledad: *Los Libros de Viaje. Génesis de un género. Italia en los libros de viajes del siglo XIX*. En *Castilla: Estudios de Literatura (Universidad de Valladolid)*. Nos. 28-29. Universidad de Valladolid, Valladolid, 2003-2004, pp. 203-218.
- SAGREDO, Rafael y José Ignacio GONZALEZ LEIVA: *La expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español*. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Editorial Universitaria, Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 2004.

- SAIZ, Blanca: *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina y acerca de la expedición Malaspina y de los marinos y científicos que en ella participaron*. Ediciones El Museo Universal, Madrid, 1992.
- SAN PÍO ALADRÉN, María Pilar de y María Dolores HIGUERAS RODRÍGUEZ (eds.): *La armonía natural: la naturaleza en la expedición marítima de Malaspina y Bustamante (1789-1794)*. Real Jardín Botánico/CSIC/Lunwerg/Caja Madrid Obra Social, Madrid, 2001.
- SÁNCHEZ MONTAÑÉS, Emma: *Los pintores de la expedición Malaspina en la costa noroeste. Una etnografía ilustrada*. CSIC, Madrid, 2013.
- SÁNCHEZ MONTAÑÉS, Emma: *Los pintores de la expedición Malaspina en la costa noroeste: una etnografía ilustrada*. CSIC, Madrid, 2013.
- SOLER PASCUAL, Emilio: *Oposición Política en la España de Carlos IV: la Conspiración Malaspina (1795-1796)*. En *Revista de Historia Moderna*. Nos. 8-9, 1988-1990, pp. 197-218.
- SOLER PASCUAL, Emilio: *La Conspiración Malaspina, 1795-1796*. Instituto de Cultural “Juan Gil Albert”, Alicante, 1965.
- SOTOS SERRANO, Carmen: *Los Pintores de la Expedición de Alejandro Malaspina*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1982.
- SOTOS SERRANO, Carmen: *Nuevas obras de Fernando Brambila en Londres, Homenaje al Profesor Hernández Perera*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1992.
- VALLESPIN, Fernando: *Expedición Malaspina: un viaje científico-político alrededor del mundo (1789-1790)*. Turner, Madrid, 2010.
- Viaje político-científico alrededor del mundo: por las corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José de Bustamante y Guerra, desde 1789 a 1794*, s.n., Madrid, 1885. URL: [https://archive.org/stream/cihm\\_15573#page/n9/mode/2up](https://archive.org/stream/cihm_15573#page/n9/mode/2up). Consultado el 08-09-2013.