

## El significado del Estrecho de Magallanes entre los Siglos XVI y XVIII y su efecto en la prefiguración de Aysén

Ximena Urbina Carrasco  
Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso  
ximena.urbina@ead.cl

### *The significance of the Strait of Magellan between the 16<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries*

**RESUMEN:** *Este artículo analiza esquemáticamente el proceso en el que el estrecho de Magallanes fue “apareciendo” para la Europa Moderna, y siendo llenado de contenido histórico y geográfico por parte de las cortes de España, Inglaterra, el gobierno del reino de Chile y de la provincia de Chiloé. El progresivo conocimiento y distintas valoraciones del Estrecho de Magallanes son indisolubles con la prefiguración del litoral aysenino en el período estudiado.*

**PALABRAS CLAVE:** Estrecho de Magallanes, Aysén, Inglaterra, ciudad de los Césares, prefiguración.

**ABSTRACT.** *This paper analyses the process in which the Strait of Magellan began to be noticed in Modern Europe. Moreover, it focuses on how England, the government of then Kingdom of Chile and the Province of Chiloé, participated in the history and geography of the Strait. The knowledge and approaches to it go hand in hand with the prefiguration of the coast over the period.*

**KEYWORDS.** *Strait of Magellan, Aysén, England, City of the Caesars, Prefiguration.*

## INTRODUCCIÓN

Considerando las fuentes documentales publicadas y de archivo sobre expediciones destinadas a reconocer, transitar o poblar el estrecho de Magallanes en la Época Moderna, para ver en ellas las ideas sobre el Estrecho que motivaron acciones sobre él, a la luz de la bibliografía más precisa sobre el tema, se pretende trazar un esquema interpretativo histórico del cómo hubo diferentes etapas, de acuerdo a distintos contextos y coyunturas, en la valoración y asignación de significado al confín austral.

## INTERESES IMPERIALES EN EL CONFÍN AUSTRAL EN EL SIGLO XVI

Luego de la navegación de Hernando de Magallanes, en 1520, la corona española quiso valerse de aquel recientemente descubierto paso interoceánico como su propio camino para que Castilla alcanzase las apreciadas islas de las Especies (islas Molucas), navegando por el Occidente. Eso era precisamente lo que

había buscado Colón, pero que no había podido conseguir por habérselo impedido la existencia del continente americano entre la mar Océana (como se le llamaba al futuro Atlántico) y las costas de Asia. La navegación hacia las tierras asiáticas bordeando África, es decir, la ruta por el Oriente, era exclusiva del reino de Portugal, por haberlo dispuesto así el Papado en la bula *Romanus Pontifex* de 1455, asunto confirmado por el Tratado de Alcaçobas, de 1479 (Rojas 2002).

El descubrimiento hecho por Magallanes mostró, entonces, que era posible para la corona de Castilla alcanzar las islas ricas en clavo, pimienta y otras especias valoradas como oro en Europa, por un camino distinto del de Portugal. Y aunque lo meridional del paso interoceánico alargaba el viaje, hubo numerosas solicitudes dirigidas a Carlos V de particulares que querían armar navíos con los que ir a expediciones a la tierra de la Especiería (Martinic 1992, T. I: 150). Sin embargo, el rey no autorizó a ninguna mientras no se resolviese el asunto de a quién pertenecían las islas Molucas: si a España o a Portugal. Demorándose este asunto, Carlos V dispuso una nueva expedición comercial a ellas y en 1525 zarpó desde La Coruña una gran flota compuesta por seis barcos para volver a navegar el Estrecho y llegar a las Molucas, cuyo comando recayó en García Jofré de Loayza. Después de tormentas, naufragios -nacía así la fama de tormentoso del Estrecho que no experimentó Magallanes, que lo vio sosegado-, y muchas muertes, entre ellas la de Juan Sebastián Elcano, solo dos navíos pudieron llegar a destino. Carlos V envió, también, en 1526 a Sebastián Caboto, quien no llegó al estrecho de Magallanes, pero sí se quedó explorando las posibilidades de riqueza en el río de la Plata.

Portugal, navegando por el Oriente, y Castilla, por el Occidente habían alcanzado por esos años el País de la Especiería. Las islas estaban ubicadas en una zona de la que se tenía duda si era castellana o portuguesa, según la división del mundo hecha por el Tratado de Tordesillas en 1494, que trazaba una línea imaginaria a 370 leguas al oeste de las islas cabo Verde, siendo éste el meridiano divisorio. Así, estas islas caían justamente en ese mismo meridiano al otro lado del mapa: “el antimeridiano”. En 1529 el Tratado de Zaragoza, fundado sobre el conocimiento de los cosmógrafos y navegantes más autorizados, resolvió el problema: las Molucas eran



castellanas (Sánchez 2009). Castilla las vendió de inmediato a Portugal. Eso sí, hubo un error, porque las Molucas estaban en realidad en la parte portuguesa. Castilla accedió a deshacerse de ellas a un muy buen precio centrada, como estaba, en las guerras de Europa y en las riquezas americanas, especialmente las de México, descubierto nueve años antes. Con esta venta cesó la atención preferente de la Corona en el estrecho de Magallanes.

Hubo, en la década siguiente, la de 1530, antes de la entrada de Pedro de Valdivia a Chile, interés en la conquista y poblamiento del territorio avistado por Magallanes, como lo había por toda la inexplorada geografía americana durante la primera mitad del siglo XVI. Así lo intentó hacer Simón de Alcazaba en 1535, quien había obtenido de la Corona la merced de aquellas tierras australes. Pero las naves que llevaba no pudieron permanecer en el Estrecho, porque los vientos las volvieron a expulsar hacia el Atlántico, finalizando así el intento (Medina 1888-1902, T. III).

Quedando vacante el derecho a poblar las tierras del Estrecho por la muerte de Alcazaba, asesinado por los de su expedición, obtuvo esa merced Alonso de Camargo, y la gobernación de la "provincia del Estrecho", desde los 36° de latitud sur hasta el citado hito. Este, en 1539 emprendió el segundo intento poblador con una expedición financiada por Gutierre de Carvajal, obispo de Plasencia, quien envió una escuadra de tres naves para poblar el Estrecho, tarea encomendada a frey Francisco de Ribera. Ya dentro de él, en medio de una tormenta, una de las naves logró volver al Atlántico y regresó a España; otra salió al Pacífico y no se supo más de ella; y una tercera naufragó, dejando abandonadas en la orilla norte del Estrecho a 150 personas.

Ambas empresas de conquista y poblamiento, salidas desde España, fracasaron, y no hubo más intentos, por la tragedia segura que aguardaba en tales mares, y por los grandes costos asociados que no se comparaban con las atrayentes riquezas de México y del recientemente descubierto Perú.

## EL REINO DE CHILE Y EL ESTRECHO

Una vez conquistado el centro de Chile en 1541 por Pedro de Valdivia, fue natural la intención de proyectarse hasta el extremo por el que había navegado Magallanes. Valdivia y sus sucesores enviaron tres expediciones a buscar la boca occidental del Estrecho. La primera, de Juan Bautista Pastene, en 1544, no pudo llegar tan al sur. Las demás fueron las navegaciones de 1553-1554, Francisco de Ulloa, Hernán Gallego y Francisco Cortés Ojea (Gallego 1554) que no consiguieron alcanzar el Estrecho de oeste a este -el laberinto de islas no permite ver una entrada clara por el Pacífico, como si es posible por el Atlántico-, y el de 1557-1558, de Juan de Ladrillero y Cortés Ojea (Goicueta 1558), que sí lo logró. Importaba

reconocer el fin de las tierras de Chile, porque desde el viaje de Magallanes ya se sabía cuánto se extendía el continente por el sur, además de continuar, luego del Estrecho, y según lo había señalado Pigafetta en su mapa, otra tierra que podía ser la Tierra Austral Incógnita consignada como hipotética ya en la cartografía bajomedieval.

De esta forma, durante el siglo XVI se fue construyendo una primera imagen del Estrecho que se puede graficar en tres etapas. Una primera, la Jofré de Loayza como un "nuevo Magallanes", quien un par de años después de él puso en marcha el mismo objetivo de la corona española de llegar a las Molucas. Si no se hubieran vendido esas islas, el devenir del Estrecho hubiese sido otro. Una segunda etapa fue la del interés puesto en ella por particulares que, como los demás conquistadores de América, capitulaban con la corona para descubrir y poblar la tierra en nombre de ambas majestades: Dios y el Rey. Pero a los intentos de Alcazaba y de Camargo los frustró la furia del mar austral. Y una tercera etapa, local, protagonizada por la gobernación de Chile, avanzando por dos vías hacia el sur: o navegando, que son las expediciones de Ulloa y de Ladrillero de los años 50 del siglo XVI, o caminando por las tierras de allende los Andes, saliendo desde Cuyo. Fueron viajes animados por el reconocimiento del territorio perteneciente a la gobernación; por el supuesto oro que había en el Estrecho; y por las noticias que llegaban acerca de una colonia de naufragos esperando ser rescatados en él o cerca de él. Esta primera imagen es la de un territorio donde se acaba la tierra, climáticamente hostil, de difícilísimo acceso, que concentraba tragedias náuticas.

## LA IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DEL ESTRECHO EN EL SIGLO XVII

Los conflictos entre España y los Países Bajos en la primera mitad del siglo XVII, y entre España e Inglaterra, que con intermitencia cubrieron desde finales del siglo XVI a fines del siglo XVIII, tuvieron una dimensión indiana. Las posesiones españolas en el continente americano, así como las tierras no ocupadas pero reclamadas por Castilla para sí, fueron materia de conflictos y escenario de acciones bélicas. El cruce del Estrecho por el corsario inglés Francis Drake, en 1578, y los saqueos que hizo en mares y costas del Pacífico, sorprendieron a las posesiones españolas por la espalda. Ello tuvo como consecuencia el envío en 1579 desde el virreinato, de una expedición al mando del piloto Pedro Sarmiento de Gamboa, para averiguar de las acciones de Drake en el confín continental (Sarmiento de Gamboa 1768). A instancias de él, la corona española organizó y habilitó desde España, en 1584, una gran expedición pobladora del Estrecho a cargo de Sarmiento mismo (Barros 2006). Se fundaron las ciudades Rey Don Felipe y Nombre de Jesús, cuyos cientos de pobladores quedaron abandonados, cuando tormentas y naufragios



dispersaron la flota. No se supo más de ellos, salvo el par de famélicos hombres que vio el pirata inglés Thomas Cavendish, cuando navegó por el Estrecho tres años más tarde, en 1587, para repetir las acciones de Drake (Martinic s/f: 36).

La empresa de la corona española, ejecutada por Sarmiento de Gamboa, fue una acción reactiva ante Drake, y un enorme esfuerzo que terminó en nada, porque los ingleses hicieron sus correrías y saqueos de sur a norte en las costas del Pacífico durante todo el siglo siguiente (Bradley 1989).

También los holandeses. Las expediciones marítimas de las Provincias Unidas de los Países Bajos causaron daños en los territorios del Mar del Sur, como lo hacían también en las costas sudamericanas del Mar del Norte, y en el Caribe. El paso de Drake, que abrió el camino, y el de los corsarios ingleses y holandeses que le siguieron, significaron el comienzo de la defensa de los puertos del Mar del Sur, lo que se hizo en los siglos XVII y XVIII con diferentes intensidades, según los territorios, y muchas limitaciones.

El “levantamiento” de los “naturales” de Chile, que comenzó a fines de 1598, significó el ataque y destrucción de las ciudades españolas existentes al sur del río Bío Bío, y el repliegue de la conquista hasta la ciudad de Concepción, con excepción de la provincia de Chiloé, cuyos indígenas no se sumaron al movimiento y no destruyeron Castro. Eso sí, Chiloé se mantuvo escindida del reino de Chile. Difundida la noticia en Europa, desde los Países Bajos se envió en 1643 una expedición liderada por Hendrick Brouwer, que comenzó a construir un establecimiento o colonia en el sitio de Valdivia, que había sido destruida por los huilliches y abandonada por los españoles en 1599. Ello terminó en que los ocupantes desistieron del plan -no había el oro que suponían, y avanzando los meses los indígenas se mostraron reticentes a seguir colaborando -y se fueron (Medina 1923). Este fue el único intento real de ocupación extranjera en Chile en el período colonial. Hubo una reacción inmediata: la refundación y repoblación de Valdivia como plaza fuerte y presidio supuestamente vigilante del sur, hechura del virrey del Perú, marqués de Mancera (Guarda 2001, cap. III y IV).

Todas estas, por cierto, fueron acciones fundadas en el principio arraigado en España de que las tierras y mares indios le pertenecían de derecho por la bula de donación de 1493, aún cuando no las ocupase de hecho, intentando hacer del Atlántico y del Pacífico americanos un *mare clausum*. Y, asimismo, las acciones inglesas, holandesas y francesas estuvieron fundadas en el principio de la libre navegación de los mares y el concepto de *res nullius*.

Antes del episodio de Valdivia, en 1616, la expedición holandesa de Schouten y Le Maire, pasó al Pacífico rodeando la Tierra del Fuego, comunicando en Europa la noticia del descubrimiento del cabo de Hornos. El que la Tierra del Fuego fuese isla, y por lo tanto, que permitiera otro paso interoceánico ya había sido planteada como posibilidad: los tripulantes de la *San Lesmes*, de la expedición de Jofré de Loaisa, arrastrada por un temporal alcanzaron, dijeron, hasta los 55° latitud sur, comunicando haber llegado “hasta el acabamiento de tierras” (Martinic 1992, T. I: 150). Ello duplicaba el problema para España, porque poblar el Estrecho ya no era solución alguna.

Aún con dos pasos que controlar, y tantas navegaciones extranjeras hechas, la imagen del confín austral que tenía la metrópoli era tan difusa, que en 1671 el embajador español en Londres, el conde de Molina, sugería poner unos castillos en el Estrecho para la defensa del Pacífico<sup>1</sup>. Esto último sirve para volver a hacer notar que las acciones sobre el Estrecho fueron reactivas. Por ejemplo, la fundación de colonias en 1584 fue consecuencia de Drake, con el objetivo de cerrar el paso; la refundación de Valdivia, del interés que Holanda manifestó en él. La atención puesta en el Estrecho en la década de 1670, y la idea del conde de Molina de cerrarlo, son consecuencias del viaje del inglés John Narborough, en 1670, quien navegó por sus aguas, y no por el cabo de Hornos, como estaba siendo habitual (VV.AA. 1694). Narborough lo navegó ida y vuelta, describió y cartografió (Martinic y Moore 1982), redescubriéndolo en 1670, y con ello centró nuevamente la atención en él (Urbina 2017a), al punto que el marino gallego Francisco de Seyxas y Lovera le dedicó un libro en 1690: Descripción geográfica y derrotero de la región austral magallánica (Seyxas y Lovera 1693).

Por último, lo que más importaba a España del Estrecho y del cabo de Hornos, por entonces, no era su sospechada utilización como punto de apoyo extranjero, ni el saqueo o ataque a las costas de Chile, sino que por esa vía se ponía en jaque el oro y la plata del reino del Perú, que era lo que en realidad interesaba proteger. Era materia de sospechas y precauciones tanto la ocupación misma de ese reino y sus fuentes de riqueza; el saqueo del puerto del Callao, donde se almacenaba el oro y la plata; y el asalto de la flota que lo sacaba por la vía de Panamá hacia el Caribe, y, obviamente, no por el Estrecho (Bradley 1989).

Se dejaba al tormentoso encuentro de los mares australes hacer su trabajo, y la defensa se limitó al Callao (Pérez-Mallaína y Torres, 1987; Ortiz 2015) y a un desguarnecido sistema de fuertes en las costas de Chile para que vigilasen y pudiesen dar aviso al Perú (Guarda

<sup>1</sup> El conde de Molina a la reina. Londres, 14 de julio de 1671. Biblioteca Nacional (Santiago), Sala Medina, Manuscritos Medina,



1990). Esto se hace evidente en la documentación que sobre el estrecho de Magallanes hay en el Archivo de Indias de Sevilla: ella se extingue en 1618, con la expedición de los hermanos Nodal, que fue a su vez fruto de la de 1616, de Schouten y Le Maire. En cambio, en adelante, los documentos guardados en ese repositorio, se centran en el estado de los fuertes de Chile, Perú y el Pacífico Novohispano (Pinzón 2011), y en las fuerzas para su defensa.

## CHILOÉ EN EL ÁREA DEL ESTRECHO EN LOS SIGLOS XVII Y XVIII

El significado del estrecho de Magallanes en los siglos XVII y XVIII no se comprende si no se considera a Chiloé y a Valdivia. Con la refundación de aquella plaza fluvial en 1643 se esperaba que los castillos y baterías situados en su boca avisaran de velas sospechosas, momento en que la caballería debía galopar hasta Concepción a dar el aviso. De allí el empeño puesto durante la segunda mitad del siglo XVII en conseguir que los caciques entre Mariquina y Arauco permitiesen transitar por el antiguo camino entre Valdivia y Concepción, vigente hasta la rebelión o alzamiento de 1598, conocido como de Curalaba. Pero el sistema de defensa valdiviano no tuvo ocasión de probarse, ya que nunca volvió a ser atacada, a pesar del imaginario holandés e inglés que existía sobre ella, como una región abundante en oro y en indígenas rebeldes a los españoles. La existencia de Valdivia fue incentivo para la formulación de varios planes comerciales y de ataque por parte de Inglaterra, en los siglos XVII y XVIII, que finalmente no se concretaron (Guarda 1990:8). Este fue en el caso de la expedición del capitán Narborough, cuyo interés en el intercambio de oro con los indígenas al sur de Arauco, y en la alianza con ellos frente al enemigo común (España) fue frustrado o porque la escuadra se separó quedando el *Speedwell* solo, o porque el líder de la expedición, Carlos Enríques Clerque, abandonó al capitán (Urbina 2016). Así fue también con la escuadra de George Anson, en el contexto de la Guerra de la Oreja de Jenkins: el tormentoso cruce por el cabo de Hornos en 1741 hizo que las siete naves de la escuadra se separaran y se optara por ir a reponerse a Juan Fernández, en vez de atacar Valdivia, que estaba señalado como el primer objetivo en aguas del Pacífico (Williams 2002).

Por su parte, la isla de Chiloé, aislada de Chile no solo por ser la más lejana provincia, y ser isla, sino por estar vetada su comunicación terrestre con el resto del reino (Urbina R. 1983), por impedirlo los juncos y huilliches de la llamada "frontera de arriba", cobró interés para Chile cuando dos veces la destruyeron los holandeses, en 1600 y 1643. Se impuso a sus vecinos la obligación de mantenerse y de no abandonarla, a pesar

de lo que clamaba el único cabildo de la provincia, el de Castro<sup>2</sup>. Esto, para dos funciones: como señuelo para extranjeros, porque avistándose las velas enemigas, se debía dar aviso en piraguas (embarcaciones indígenas) a Valdivia; y como vigilante de sus espaldas marítimas. Lo que interesaba era proteger el Perú.

Chiloé se proyectó hacia el sur, como una frontera móvil. Unas quince expediciones salieron de la provincia en los siglos XVII y XVIII rumbo al estrecho de Magallanes (Urbina 2011, 2013, 2014, 2018). La documentación que permite identificarlas es muy parca, pero ya en la segunda mitad del siglo XVIII es más generosa. Esas navegaciones se hicieron, la mayoría de las veces, como consecuencia de "papeles de Londres". Se trataba de "avisos" venidos desde los espías españoles estantes en Londres y en menor medida, en Francia, que alertaban de estarse preparando navíos para practicar hostilidades a las costas americanas, señalando lugares específicos. Estos "avisos" pasaban por el embajador español en aquellos reinos, luego los consideraba el Consejo de Estado en la península, que los derivaba al de Indias, y éste los transformaba en órdenes al virrey del Perú, por la vía de Panamá, que desde allí se enviaban al gobernador de Chiloé, en el barco que en teoría salía una vez al año a aquella isla. Para entonces, los ingleses ya hubiesen estado en el Pacífico. Pero la mayoría fueron avisos que no se concretaron: la información era errada (Urbina 2017b y aceptado).

Los extranjeros que llegaban, como la expedición de Bartolomé Sharp en 1680, luego de atravesar el Estrecho se dirigían directamente al Perú o al centro de Chile, navegando "mar afuera", lejos de las costas de las actuales regiones de Aysén y de Chiloé, por evitar el azote de los vientos que empujan a la costa y hacen naufragar a los barcos, que es lo que, por acercarse a tierra buscando la isla Guámlin, le pasó a la fragata inglesa Wager, de la flota de Anson, en 1741. ¿Por qué, entonces, la vigilancia de Chiloé no fue exclusivamente "mar afuera", sino "por dentro"? ¿Por qué se vigiló en el archipiélago de los Chonos y en los que se multiplican al sur del golfo de Penas, hasta la boca del estrecho de Magallanes?

Lo que desde Chiloé se buscaba no solo eran velas enemigas, sino asentamientos extranjeros en las costas bordemarinas y área del estrecho de Magallanes. La información de los espías en Londres, y la mención a determinados lugares como a propósito para tener colonias, hacía temer ello a la corona española. Uno de estos casos fue cuando se publicó en Londres el relato oficial del viaje de la escuadra de George Anson (Walter 1748 Libro I, cap. III:139-142). Las autoridades españolas extrajeron, tradujeron e hicieron circular en forma manuscrita un extracto de ese libro, el que se daba a

<sup>2</sup> Fr. Diego Felipe de Cuellar al rey. Lima, 12 de septiembre de 1681. Archivo General de Indias, Chile, 7. El Cabildo de Castro

al rey. Castro, 28 de noviembre de 1721. Archivo General de Indias, Chile, 107.



conocer cómo uno de los barcos de la escuadra, la Anna, había permanecido dos meses en una bahía en la península de Taitao, alrededor de los 45º de latitud sur. Junto con ello, Anson recomendaba la utilización de ese puerto en el futuro. Se le llamó la “Noticia” de Anson<sup>3</sup>. En este caso y otros, la corona española alertaba en sus órdenes a Chile, que se recelase de instalaciones de los enemigos de la Corona en el área del Estrecho, con las que se creía que planificarían el apoderarse de Chile y Perú. Uno de muchos ejemplos es este de 1767:

*No ofreciendo duda que en las islas adyacentes o acaso costa firme de los dominios del rey en la del sur del reino del Perú, o la de Buenos Aires hasta cabo de Hornos, se haya verificado por los ingleses algún establecimiento cuyo paraje no ha podido saberse cuál sea por más diligencias que a este fin se han practicado, y conviniendo evitar por todos los medios imaginables los perjuicios que de lo referido resultarían al real servicio y al estado, me manda su majestad prevenir a usía, como lo ejecuto, que bajo de este supuesto encargue muy particularmente a los gobernadores de todos los puertos de esa jurisdicción que envíen embarcaciones menores por las costas de su distrito e islas inmediatas, y muy particularmente en las de Chiloé, al reconocimiento de si hay establecimientos extranjeros ...<sup>4</sup>.*

Esta sospecha de la metrópoli estaba en consonancia con una creencia local de Chile y, por ello, la potenció. Esta era la de haber una ciudad aislada y oculta de antiguos sobrevivientes de naufragios españoles, o de los abandonados colonos de 1584, o, también, de reciente fundación de ingleses. Esta creencia en la Ciudad de los Césares, muy vigente en el recién fundado reino de Chile de la segunda mitad del siglo XVI, se mantuvo activa en Chiloé, alimentada por las noticias que de tanto en tanto daban indígenas chonos o caucahués, libres navegantes, de asentamientos “morohuincas” (“huincas” moros, es decir, extranjeros no católicos) en las profundidades del confín austral<sup>5</sup>.

Es decir, informaciones de indios y creencias relictas en un El Dorado magallánico, potenciaron el interés de los gobernadores de Chiloé en el área circundante del Estrecho, durante los siglos XVII y XVIII. Las búsquedas no fueron pocas. Por ejemplo, la noticia que el chono Talcapillán dio a las autoridades de Chiloé sobre dos colonias de ingleses, Callanac y Allauta, una en una isla y otra en la tierra firme del Estrecho, dieron lugar a dos grandes expediciones (Urbina 2015).

La ciudad o el país de los Césares era un atractivo en la isla de Chiloé, como atraen y llenan de ilusión las búsquedas de ciudades perdidas, quizá por la misma razón que los habitantes de las islas Canarias siguieron creyendo en la existencia de isla de San Brandán o San Borondon, que a veces se dejaba ver, cuando para España esa isla fantástica ya había pasado al olvido, reemplazada por las islas reales del Atlántico y del Caribe (Martínez 2010).

En las esporádicas navegaciones hacia el estrecho de Magallanes en la época colonial, que fueron circunscritas, como se ha dicho, solo a las emprendidas desde la provincia de Chiloé, jugaron un papel importante los misioneros jesuitas. Primero, para, en determinadas ocasiones, intentar recolectar almas de los canoeros australes y trasladarlas a islas más cercanas de Chiloé y conseguir su conversión espiritual; también para, valiéndose de esos mismos indígenas bogadores, recuperar de los naufragios el hierro de los cañones y otras especies, como fue en 1743, en que se explotó el naufragio de la fragata *Wager* en el archipiélago de Guayaneco. Y, por último, para buscar la ciudad de los Césares, en la que también creían, como fue el caso de las noticias que los indígenas del área del lago Nahuelhuapi dieron al jesuita Nicolás Mascardi de una población de europeos hacia el estrecho de Magallanes, lo que motivó sus internaciones por las pampas, donde encontró la muerte en 1674 (Rosso 1950), y también los buscó José García en los canales Mesier, Fallos y otros en 1766-1767, entre otros. Desde antes, la fe que daban los jesuitas a esta creencia había quedado consignada en algunos de sus escritos, como el de Alonso de Ovalle y los de Diego de Rosales.

Por último, las fuentes relativas a estas expediciones de reconocimiento desde Chiloé a la boca del estrecho de Magallanes (nunca penetraron en él) permiten ver que la provincia tenía una manera informal pero efectiva, de vigilancia mediante indígenas chonos, porque ese era y siguió siendo su modo de vida. Era una modalidad local, no institucionalizada, de defensa. Asimismo, la proyección de Chiloé hacia el litoral Aysenino, teniendo como objetivo el paralelo 53º y boca del Estrecho de Magallanes solo fue posible porque se navegó de esa manera, la indígena: evitando el mar abierto y utilizando la ruta del istmo de Ofqui, para continuar por los canales del mar interior al otro lado del golfo de Penas. Todo esto fue posible gracias a la principal expresión de la cultura material chona: la dalca, embarcación que consistía en tres tablas curvadas para obtener la forma adecuada, cosidas y calafateadas. Y también por su cultura espiritual: los pilotos y guías

<sup>3</sup> Hay copias de la “Noticia” en Archivo General de Indias, Chile, 433 y Lima, 643.

<sup>4</sup> Real orden, Madrid, 4 de enero de 1767. Julián de Arriaga al presidente de Chile, Antonio de Guill y Gonzaga. Archivo General de Indias, Indiferente General, 412.

<sup>5</sup> El gobernador de Chiloé. Chacao, 29 de octubre de 1674. AGI, Chile, 7.



chonos y guaiquenes, prácticos que decían qué hacer y por dónde ir a los comandantes de la tropa de Chiloé y a los pilotos graduados de la Armada Real española venidos de Lima.

Esta experiencia chilota en navegaciones patagónicas, y el vínculo antiguo y sostenido en el tiempo con el Estrecho, es la raigambre colonial que explica la gesta de la goleta Ancud, que, construida y tripulada por chilotos, tomó posesión del Estrecho para la República de Chile en 1843.

## CONCLUSIONES

Los intentos colonizadores del siglo XVI y navegaciones posteriores pusieron en la mente de Europa y de la gobernación de Chile, la imagen del confín austral, de las más grandes tempestades vistas, de gigantes patagones, y de posible oro (Gil 1989, T. II:263-264). Esta imagen se modificó desde el descubrimiento del cabo de Hornos y del estrecho de Le Maire, en 1616, que aumentó la inquietud al duplicar las puertas de entrada, pero también, que comprobó que la Tierra del Fuego no era la Tierra Austral Incógnita de los mapas, sino una isla. Eso sí, no impedía que siguiera existiendo la tierra austral en la cartografía, cuya inexistencia solo se comprobó a fines del XVIII, con los viajes del capitán James Cook. El cómo se concibió y se fue transformando la creencia en la Tierra del Fuego y la Tierra Austral Incógnita, es un proceso parecido al que tuvo la isla de la California y el estrecho de Anián. La creencia en ambos, uno a cada extremo del Pacífico, presenta notables similitudes que hacen sugerente un estudio en conjunto.

¿Qué se entendía por estrecho de Magallanes en los siglos XVII y XVIII? Si en un primer momento el Estrecho era el único y lo único del fin de la tierra, más tarde, desde la metrópoli, se habla de ambos, de manera inseparable: el de Magallanes y el de Le Maire. El cabo de Hornos se menciona escuetamente en la documentación española, pero comienza a ser legible en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando se puso en marcha el sistema de Navíos de Registro a través de él. Por su parte, desde el reino de Chile, se diferencian dos lugares: el Estrecho propiamente tal, y las “islas camino al Estrecho”, es decir, el bordemar patagónico entre Chiloé y el Estrecho: la prefiguración de Aysén Pero desde Perú es el concepto “el Estrecho”, todo en el confín austral. En un tercer nivel, el local, es interesante el cómo la documentación generada en Chiloé refleja un progresivo “llenado de contenido” de la geografía patagónica. Así, se van distinguiendo islas, como la Madre de Dios, Guayaneco o “la pérdida de la Wager” y la isla Tenquehuen; lugares, como “Aquí se perdió Diego Gallego”, o bahía Anna Pink; y canales, como el Fallos o Taijataf (Urbina 2018: 45).

La nominación en documentos y cartografía muestra un proceso de significación desde diferentes lugares y

escalas, e indica que mientras desde más lejos se le mirase (Inglaterra-Holanda) mejor se identificaban las diferencias entre el Estrecho, la Tierra del Fuego, la isla de los Estados, el cabo de Hornos y el estrecho Le Maire. Y que mientras desde más cerca se le mirase (Chiloé) menos se reconocía la complejidad del fin de la tierra y mejor se identificaban con contenido histórico los lugares intermedios, es decir, el bordemar de Aysén.

Por último, el significado del Estrecho es completo si se interpreta combinadamente su sentido desde lo local (la gobernación de Chiloé), regional (el reino de Chile y el virreinato del Perú) y global, esto es, el valor dado desde lugares lejanos, como las cortes de España, Inglaterra y Holanda. Tiene un papel muy relevante en la historia conectada o transatlántica de la Época Moderna, considerando, el lugar que ocupó en los proyectos imperiales, tanto en la teoría como en la práctica, es decir, las ideas y planes, y los hechos concretos.

## REFERENCIAS

### FUENTES

El conde de Molina a la reina. Londres, 14 de julio de 1671. Biblioteca Nacional (Santiago), Sala Medina, Manuscritos Medina, Tomo 161, Dcto. 3229.

Fr. Diego Felipe de Cuellar al rey. Lima, 12 de septiembre de 1681. Archivo General de Indias, Chile, 7. El Cabildo de Castro al rey. Castro, 28 de noviembre de 1721. Archivo General de Indias, Chile, 107.

Gallego, Hernán, “Declaración del estrecho de Magallanes. Informe de Hernán Gallego sobre su viaje al estrecho de Magallanes, 1553- 1554”, Biblioteca del Congreso de Estados Unidos de América, Rare Books and Special Collections Division, The Hans P. Kraus Collection of Sir Francis Drake, Catalogue Item 1 “Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte [with three other narratives]”, pp. 17-20.

Goicueta, Miguel de, “Derrotero y viaje de Juan Ladrillero”, Archivo General de Indias, Patronato, 32, R. 5-1, fjs. 1-44v.

Ladrillero, Juan, “Descripción del viaje de Juan de Ladrillero: estrecho de Magallanes”. Archivo General de Indias, Patronato, 33, N.1, R.1.

Medina, José Toribio, Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile. Primera serie, Imprenta Ercilla, Santiago, 1888-1902, Tomo III. Expedición de Simón de Alcazaba.

Medina, José Toribio, Colección de historiadores de Chile y documentos relativos a la historia nacional, Tomo XLV, “Los holandeses en Chile”, Imprenta Universitaria, Santiago, 1923.



Aysenología 5:43-50 Año 2018  
Versión impresa ISSN 0719-7497  
Versión online ISSN 0719-6849

## El significado del Estrecho de Magallanes entre los Siglos XVI y XVIII y su efecto en Aysén Urbina, X.

Real orden, Madrid, 4 de enero de 1767. Julián de Arriaga al presidente de Chile, Antonio de Guill y Gonzaga. Archivo General de Indias, Indiferente General, 412.

Seixas y Lovera, Francisco, Descripción geographica y derrotero de la región austral magallánica, Antonio de Zafra, Madrid, 1690.

Vivar, Gerónimo de, Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reinos de Chile (1558), Edición de Leopoldo Sáez-Godoy, Bibliotheca Ibero-Americana, Colloquium Verlag, Berlín, 1979.

VV.AA., An account of several late voyages and discoveries to the south and north. Towards the streights of Magellan, the South Seas, the vast tracts of land beyond Hollandia Nova, also towards Nova Zembla, Greenland or Engrondland, by Sir John Narborough, capitan Jasmen Tasman, capitan John Wood, and Frederick Marten of Hamburgh, Londres, Impreso por Sam. Smith and Benj. Walford, printers to the Royal Society, at the Prince's Arms, in S. Paul's Churchyard, 1694.

Walter, Richard, A voyage round the world, in the years MDCCXL, I, II, III, IV, by George Anson, esq., commander in chief of a squadron of His Majesty's ships, sent upon an expedition to the South-Seas /compiled from papers and others materials of the Right Honourable George Lord Anson, and published under the direction by Richard Walter. Printed for the author, by John and Paul Knapton, Londres, 1748.

### BIBLIOGRAFÍA

Barros, J. (2006), Pedro Sarmiento de Gamboa. Avatares de un caballero de Galicia, Editorial Universitaria, Santiago.

Bradley, P. (1989), The lure of Peru. Maritime intrusion into the South Sea, 1598-1701, Macmillan, Basingstoke.

Guarda, G. (1990), Flandes Indiano. Las fortificaciones del reino de Chile, 1541-1826, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago.

Guarda, G. (2001), Nueva historia de Valdivia, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago.

Gil, J. (1989), Mitos y utopías del Descubrimiento, Tomo 2, El Pacífico, Alianza Editorial, Madrid.

Martínez, M. (2010), Islas míticas en relación con Canarias, *Cuadernos de Folología Clásica. Estudios griegos e indoeuropeos* 20: 139-158.

Martinic, M. (1992), Historia de la Región Magallánica, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

Martinic, M. s/f, Rey Don Felipe. Acontecimientos históricos, Ministerio de Bienes Nacionales, Santiago.

Martinic, M. y D. Moore (1982), Las exploraciones inglesas en el estrecho de Magallanes 1670-1671. El mapa manuscrito de John Narborough, *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas* 13: 7-20.

Ortiz, J. (2015), La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao, 1746-1824, Bonilla Artigas editores, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, México.

Pérez-Mallaína, P. y B. Torres (1987), La Armada del Mar del Sur, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.

Pinzón, G. (2011), Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.

Rojas, L. (2002), España y Portugal ante los otros, Ediciones Universidad del Bío Bío, Chillán.

Rosso, G. (1950), Nicolo Mascardo. Missionario Gesuita esploratore del Cile e della Patagonia (1624-1674), *Archivum Historicum Societatis Jesu* XIX, 1950: 3-74.

Sánchez, A. (2009), De la 'cartografía oficial' a la 'cartografía jurídica': la querrela de las Molucas reconsiderada, 1479-1529", *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, [En ligne], Débats, mis en ligne le 08 septembre 2009, consulté le 07 avril 2018. URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/56899> ; DOI : 10.4000/nuevomundo.56899.

Sarmiento de Gamboa, P. 1768 [1580], Viaje al estrecho de Magallanes por el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa en los años 1579 y 1580, y noticia de la expedición que después hizo para poblarle. Imprenta Real de la Gazeta, Madrid, 1748.

Urbina, R. (1983), La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo XVIII, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1983.

Urbina, X. (2011), La proyección de Chiloé hacia la Patagonia Insular en el siglo XVIII, *Anuario de Estudios Americanos* 68(2): 599-622.



(2013), Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el período colonial, *Magallania* 41(2): 51-84.

(2014), Fuentes para la Historia de la Patagonia Occidental en el período colonial. Primera parte: siglos XVI y XVII, Ediciones Universitarias de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso.

(2015), El chono Cristóbal Talcapillán y su información sobre colonias inglesas en la Patagonia Insular, 1674, *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* 19: 27-44.

(2016), La sospecha de ingleses en el extremo sur de Chile, 1669-1683: actitudes imperiales y locales como consecuencia de la expedición de John Narborough, *Magallania* 44(1):15-40.

(2017), La expedición de John Narborough a Chile, 1670: la defensa de Valdivia, los rumores de indios, las informaciones de los prisioneros y la creencia en la Ciudad de los Césares, *Magallania* 45(2): 11-36.

(2017), La isla Madre de Dios (costa del Pacífico austral) en los siglos XVII y XVIII circulación de la información e intereses geopolíticos de España e Inglaterra, *Vegueta* 17: 545-567.

(2018) Fuentes para la Historia de la Patagonia Occidental en el período colonial. Segunda parte: siglo XVIII, Ediciones Universitarias de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso.

(aceptado), Los 'papeles de Londres' y alertas sobre ingleses. Chiloé y las costas de la Patagonia occidental ante los conflictos entre España e Inglaterra durante los siglos XVII y XVIII, *Mèlanges*.

Williams, G. 2002 El mejor botín de todos los océanos. La captura de la nao de China en el siglo XVIII, Editorial Océano, México.