







BOLETÍN  
de la  
ACADEMIA CHILENA DE LA HISTORIA

---

AÑO LXXXV

2019

Nº 128

---

*Director:*

LEONARDO MAZZEI DE GRAZIA

*Comisión Editora:*

HORACIO ARÁNGUIZ DONOSO, JOSÉ MIGUEL BARROS FRANCO, ENRIQUE BRAHM GARCÍA, RICARDO COUYOUMDJIAN BERGAMALI, JOAQUÍN FERNANDOIS HUERTA, SERGIO MARTÍNEZ BAEZA, TERESA PEREIRA LARRAÍN, RENÉ MILLAR CARVACHO, FERNANDO SILVA VARGAS, ISIDORO VÁZQUEZ DE ACUÑA.

*Consejo Editorial:*

JOSÉ AGUSTÍN DE LA PUENTE CANDAMO (*Pontificia Universidad Católica del Perú*); GABRIEL GUARDA GEYWITZ, O.S.B. (*Academia Chilena de la Historia*); MATEO MARTINIC BEROS (*Universidad De Magallanes*); HORST PIETSCHMANN (*Universidad de Hamburgo*); LUIS SUÁREZ FERNÁNDEZ (*Universidad Autónoma de Madrid*); VÍCTOR TAU ANZOÁTEGUI (*Universidad de Buenos Aires*); GISELA VON WOBESER (*Universidad Nacional Autónoma de México*); CARMEN MC EVOY (*South Sewanee University, Estados Unidos de Norteamérica*); JEAN PIERRE DEDIEU (*Centre National de la Recherche Scientifique, Francia*); WILLIAM SATER (*Universidad Estatal de California, Estados Unidos de Norteamérica*); FELICIANO BARRIOS PINTADO (*Universidad de Castilla la Mancha, España*); ALFREDO MORENO CEBRIÁN (*Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España*); LUIS LIRA MONTT (*Academia Chilena de la Historia*).

*Coordinadora Editorial*

ANTONIA REBOLLEDO HERNÁNDEZ

Código Internacional: ISSN 0716-5439

Academia Chilena de la Historia

Almirante Montt 454

Clasificador 245, Correo Central, Santiago de Chile

Correo electrónico: [acchhist@tie.cl](mailto:acchhist@tie.cl)

[www.institutodechile.cl/historia](http://www.institutodechile.cl/historia)



CONMEMORACIÓN  
500 AÑOS  
DE LA CIRCUNNAVEGACIÓN  
DEL GLOBO TERRÁQUEO POR MAGALLANES



## PRESENTACIÓN

El 20 de septiembre de 1519 salió del puerto de San Lúcar la expedición encabezada por Hernando de Magallanes, compuesta por cinco naves y más de doscientos tripulantes. Su propósito inicial era encontrar un paso para llegar a las islas de la especiería o islas Molucas, para establecer una relación comercial con Oceanía, dado el alto valor de las especias en Europa. Para el historiador Néstor Meza (*Formas y motivos de las empresas españolas en América y Oceanía*), la de Magallanes fue la primera empresa propiamente capitalista, al asentar las posibles ganancias en función de la valoración de ciertos productos –en este caso las especias– en el mercado. A diferencia de las otras empresas de descubrimiento y de conquista realizadas por los españoles, cuyo rédito económico se obtenía directamente del oro y de la plata americanos, la proyectada relación comercial con la Oceanía no obtuvo resultado, abandonándose pronto ese objetivo inicial.

Sin embargo, la importancia de la expedición Magallanes-Elcano superó ampliamente aquel objetivo mercantil, por su trascendencia científica y por su impacto para la geografía mundial, que significó un cambio profundo, revolucionario, en la concepción del mundo.

Magallanes tuvo la osadía de navegar hacia lo desconocido. Pero lo hizo no solo por su espíritu aventurero, propio del Renacimiento; era también un avezado conocedor de la geografía; viajero empedernido, recogía informaciones sobre las características y producciones de los países que recorría. Iba así acumulando un vasto acervo de conocimientos, que fortalecía su proyecto transoceánico y que derivaría en la circunnavegación del globo terráqueo, aunque solo la completaron 18 tripulantes de los 237 que habían salido de San Lúcar y una sola de las cinco naves.

Al conmemorarse el quinto centenario de esta extraordinaria empresa, el *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* ha estimado oportuno dedicar el presente número a Magallanes y a la circunnavegación del planeta, con el aporte de seis artículos alusivos preparados por académicas especialistas en estas materias.

Juan Ricardo Couyoumdjian presenta una síntesis de la historia magallánica, que se remonta a las expediciones efectuadas en el siglo XVI, y a la “tenue” relación de esa zona con el resto del país. Aborda el problema del poblamiento, en territorios de naturaleza extremadamente hostil. La ocupación efectiva del Estrecho solo se verificó en el siglo XIX, mediante el establecimiento del fuerte Bulnes (1843) y de la fundación de Punta Arenas (1848), ciudad de difícil comienzo, como lugar de relegación y escenario de un sangriento motín que

provocó el abandono de la incipiente ciudad. Su repoblamiento va a propiciar un período de expansión económica, signado por la inmigración europea y el desarrollo de la ganadería ovina. Pero también marcado por la tensión limítrofe con Argentina. “Los años hasta 1914 fueron la época de oro de Magallanes. La apertura del canal de Panamá colocó a Magallanes en una situación marginal con respecto a la navegación por el Pacífico sudamericano”. El artículo considera la relación administrativa con el centro del país y los cambios en la estructura económica, en la que la explotación del petróleo y el establecimiento de un servicio aéreo regular entre Punta Arenas y Santiago, fueron algunos de los aspectos más significativos.

José Ignacio González se ocupa del cambio de la imagen cartográfica del mundo, en cuyo proceso el viaje de Magallanes Elcano tuvo especial relevancia, al dejar en evidencia la existencia de un nuevo continente, la unión de todas las aguas del planeta, la extensión del Océano Pacífico, la confirmación de la esfericidad de la tierra. La nueva imagen se fraguó en un período muy breve, enmarcado entre los años 1488 y 1522, que corresponden a la vuelta del Cabo de Buena Esperanza y la culminación del viaje de Magallanes Elcano, respectivamente. Los viajes de descubrimiento fueron posibles por el perfeccionamiento de la navegación en relación con los instrumentos utilizados y los nuevos tipos de embarcaciones. A ello se agregó el establecimiento de organismos tendientes a promover el progreso en el arte de la navegación y en la cartografía, como fueron la Casa de las Indias de Lisboa y la Casa de Contratación de Sevilla. El análisis se retrotrae a la imagen cartográfica de la tierra de Claudio Ptolomeo, que imperó antes de los grandes descubrimientos geográficos. El autor revisa los planisferios, mapas y globos terráqueos que contribuyeron a cambiar la imagen cartográfica del planeta, a partir del mapa de Juan de la Cosa del año 1500, culminando con la publicación de los mapamundis de Gerard Mercator (1569) y de Abraham Ortelius (1570).

Mateo Martinic se refiere a los instrumentos en los actos de toma de posesión. En el ritual que conllevaba la posesión se incluía la erección de una cruz, manifestación simbólica que recordaba a los cristianos el instrumento del martirio de Jesucristo, y que, a la vez, atestiguaba la voluntad de establecer la presencia jurisdiccional permanente de España en el Estrecho. El caso de Sarmiento de Gamboa es ilustrativo del protocolo seguido para la toma de posesión: “erección de una cruz, proclama, acta notarial y actos indicativos de dominio”. El autor coteja la presencia de la cruz en 18 actos de posesión en Hispanoamérica y en Oceanía.

Rodrigo Moreno dedica su contribución al mapa (*Tabula Geographica*), publicado por Alonso de Ovalle en su *Histórica Relación del Reyno de Chile* (Roma,

1646), en el que incluyó el Cabo de Hornos, formando parte del territorio de la gobernación de Chile. Ovalle se ocupa de la Tierra del Fuego y de los estrechos de Magallanes y San Vicente (o Le Maire), en los capítulos II y III del libro II de la *Histórica Relación*, demostrando haber consultado mapas y relaciones, como los escritos de Antonio de Herrera y de los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal. Si bien en la documentación y en las relaciones la mítica *Terra Australis* era asociada al reino de Chile, tal adscripción no estaba representada en la cartografía, a pesar de que la toma de posesión se había hecho en el mes de agosto de 1558, es decir, en el tiempo de la conquista. Prevalecía una imagen acotada del territorio, entre Atacama y Chiloé, en su versión de norte a sur. Esta omisión se debió en parte a que las expediciones desde Chile al estrecho de Magallanes en el siglo XVI no dejaron registro de mapas. Ovalle retoma la idea de los primeros conquistadores (Valdivia y Hurtado de Mendoza), con el propósito de dar a conocer al mundo que la Patagonia, el estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego, formaban parte integral de la gobernación de Chile, su tierra. Ovalle falleció en Lima, en 1651, en el viaje de regreso a su país.

Jorge Ortiz Sotelo analiza la transformación de las embarcaciones y de los métodos de navegación que hicieron posible las expediciones de descubrimiento. Participaron en estos adelantos científicos y navegantes de variadas procedencias: portugueses, españoles, italianos, judíos y árabes, dando a este proceso un carácter internacional. Ortiz Sotelo pormenoriza el basamento científico de la náutica, al que concurrieron la geografía, la astronomía, las matemáticas, la geometría y la trigonometría. Asimismo considera el progreso en la cartografía y en los instrumentos náuticos, como también en los tipos de embarcaciones; entre ellas, las naos, que fueron las embarcaciones usadas en la expedición de Magallanes, las carracas, las carabelas y los galeones, que se describen minuciosamente. El autor concluye: “Si bien hubo otros descubrimientos a lo largo del siglo XVI, el viaje de Magallanes fue quizá el punto de cierre de una época que había dado inicio a la era de la globalización, hoy acelerada por el ciberespacio”.

Ximena Urbina ofrece un pormenorizado estudio sobre las dos expediciones de reconocimiento del Estrecho salidas desde Chile: las de Francisco de Ulloa (1553-54) y de Juan Ladrillero (1558). Se estimaba que la de Ladrillero había sido la primera en dirigirse a esos lejanos territorios; pero, la publicación de la *Crónica* de Jerónimo de Vivar en 1966, complementada por el relato del piloto Hernán Gallego, publicado en 1981, permitió revelar la existencia del viaje de Ulloa, que antecedió a la otra expedición. La perspectiva de análisis de la autora entronca con la historia cultural; por ello rescata las acciones y los ritos que se efectuaban. La acción de nominar o bautizar, por ejemplo, que expresaba la voluntad de transformar el espacio americano y cambiar de condición a una tie-

## PRESENTACIÓN

rra hasta entonces desconocida. Era “una acción ejecutada para establecer dominio por medio del nuevo nombre”, expresa la autora. Junto con nominar se efectuaba la toma de posesión, que significaba la incorporación de un nuevo territorio al dominio real. El ritual incluía la ejecución de actos que simbolizaban la posesión, como cortar ramas o levantar cruces. En cuanto a los indígenas, su carácter pacífico y, por el contrario, la violencia de los hispanos, se constata en palabras de Ladrillero: “no les vimos armas, aunque les tomamos mujeres y muchachos, y tornamos a soltar”.

## CHILE Y MAGALLANES 1520-2020

por

*Juan Ricardo Couyoumdjian*<sup>1</sup>

### RESUMEN

*La conmemoración del quinto centenario del descubrimiento del Estrecho de Magallanes es una ocasión para examinar la relación entre dicha zona y el resto del país. Aunque la región de Magallanes ha sido considerada desde muy temprano como parte integral de Chile como entidad política, los lazos entre el centro y el extremo sur del país han sido tenues y aun casi inexistentes durante la mayor parte de la historia y solo se han ido fortaleciendo durante el último siglo.*

**Palabras clave:** *Magallanes, Chile.*

### ABSTRACT

*The 500<sup>th</sup> anniversary of the discovery of the Straits of Magellan provides an opportunity to review the relation between that region and the rest of the country. Although the Magallanes region has been considered an integral part of Chile as a political entity since early times, the effective links between the Center and the extreme South have been tenuous or barely existent for most of the time and have only been strengthened during the last century*

**Key words:** *Magallanes, Chile.*

El quinto centenario del viaje de Hernando de Magallanes ha dado origen a una euforia conmemorativa en diversos países, por cuanto dicha expedición representa un hito en la historia de la geografía mundial. En Chile, las celebraciones destacan que la efeméride marca el inicio de la presencia europea en el actual territorio nacional. Sin embargo, el hallazgo y travesía de un paso de mar

<sup>1</sup> Miembro de número de la Academia Chilena de la Historia. Profesor de la Universidad San Sebastián. Correo electrónico: [jcouyoum@gmail.com](mailto:jcouyoum@gmail.com).

entre los océanos Atlántico y Pacífico por la flota al mando de Hernando de Magallanes no tuvo mayor repercusión sobre la ocupación de esas tierras.

#### EL OBJETIVO GLOBAL DE LA EXPEDICIÓN DE MAGALLANES

El propósito de la expedición de Hernando de Magallanes, tenía poco o nada que ver con el poblamiento del continente americano. El objetivo era llegar a las Indias Orientales navegando desde Europa hacia el Occidente, lo mismo que había intentado, en su momento, Cristóbal Colón. El proyecto original de este se había frustrado, en cuanto sus viajes habían develado la existencia de un “nuevo mundo”, una barrera continental que interrumpía la ruta para llegar a las islas de la Especiería. El descubrimiento de las nuevas tierras fue difundido por Europa, en buena parte por la publicación de un conjunto de cartas enviadas por el navegante florentino Américo Vespucio a sus patrocinadores en Italia. Un grupo de ellas fue publicada por Martin Waldseemuller precedida por una Introducción a la Cosmografía (*Cosmographiae Introductio*, St. Die, 1507), obra en la que bautizaba este Nuevo Mundo con el nombre de América. Estas tierras se constituyeron en una zona de expansión para los españoles, cuyo flujo aumentó luego de conocerse la enorme riqueza develada durante la conquista de México, precisamente en los años que se organizaba el viaje de Magallanes.

Las primeras noticias de un océano al oeste del nuevo continente parecen haber provenido del mismo Colón, quien, en su cuarto viaje, había sabido de un mar al otro lado de las tierras de Veragua (Panamá), pero, empecinado en su convicción de que había llegado a Asia, pensó que se trataba del Océano Índico y que el brazo de tierra que separaba uno y otro mar era una península asiática<sup>2</sup>.

La existencia empírica del nuevo mar fue confirmada por Vasco Núñez del Balboa quien, en 1513, tomó posesión del mismo en nombre del rey de España en una vistosa ceremonia, bautizándolo como Mar del Sur.

En los años siguientes, tanto la corona de Portugal como la de Castilla enviaron sendas expediciones para encontrar un paso para llegar al Mar del Sur, explorando sin éxito el Río de la Plata. Fue en 1517 cuando el portugués Hernando de Magallanes arriba a España para ofrecer su proyecto de llegar a las islas de la Especiería navegando hacia el oeste sin atravesar por la zona de influencia

<sup>2</sup> Esta idea está desarrollada por Edmundo O’Gorman en *La Invención de América* (México Fondo de Cultura Económica, 1957).

portuguesa, respetando así lo acordado entre ambas coronas en el tratado de Tordesillas. El proyecto interesó al rey Carlos I en cuanto la apertura del comercio con los centros productores de especias sería un logro comparable al de sus abuelos, Fernando de Aragón e Isabel de Castilla, que habían financiado la empresa de Colón que permitió el “descubrimiento” de América. Era también la coronación de la obra por ellos iniciada. Su apoyo decidido permitió superar los numerosos obstáculos para la organización de la empresa, y finalmente, la expedición de cinco naves con una tripulación multinacional al mando de Magallanes zarpó de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519.

Las exploraciones de la costa sudamericana parecen haber demorado más de lo previsto y el mal tiempo se adelantaba. En vista de lo anterior, Magallanes resolvió invernar en la costa de la Patagonia debiendo enfrentar un motín, que logró sofocar, y la pérdida de una de las naves. Enfrentados al mal tiempo, recién el 1 de noviembre de 1520 las cuatro naves penetraron por el paso de mar bautizado canal de Todos los Santos. En los días siguientes Magallanes tomó posesión de la tierra en el Puerto de las Sardinias (bahía Fortescue) y sus naves exploraron las diversas entradas en la parte occidental y austral del Estrecho. La espera por una de ellas, que había sido objeto de una sublevación a bordo y que había regresado a España, demoró la travesía hasta la boca occidental. El día 28 de ese mes las tres naves restantes salían a la mar del Sur, rebautizada Océano Pacífico<sup>3</sup>.

No viene al caso narrar las vicisitudes posteriores de la expedición<sup>4</sup>. El propio Magallanes murió en un combate en las islas Filipinas, y de los 237 hombres que salieron de España solo regresaron 18 en la única de las cinco naves que completó el periplo alrededor del mundo. Desde el punto de vista económico los productos que trajeron de retorno lograron pagar los costos de la expedición, lo que dejaba de manifiesto las perspectivas de ganancia que ofrecería un tráfico regular. Sin embargo, es necesario advertir que no se había encontrado una ruta de regreso sin vulnerar el espacio portugués y arriesgar los peligros que resultarían de un enfrentamiento con los lusitanos.

<sup>3</sup> Mateo Martinic ha estudiado minuciosamente el recorrido de Magallanes por el Estrecho identificando los distintos lugares mencionados. Véase su *Historia del Estrecho de Magallanes*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1977, 40-50.

<sup>4</sup> Para una actualizada síntesis de la vida y viaje de Magallanes véase Rodrigo Moreno Jeria, *Magallanes y Elcano, La empresa de la primera circunnavegación del mundo*, Lima, Ernest and Young, 2017.

LAS EXPEDICIONES POR EL ESTRECHO

Luego del viaje de Magallanes se organizaron en España al menos cinco otras expediciones a las islas de la Especiería entre 1519 y 1527, destinadas a afianzar el dominio español en la zona, si bien la mayoría de las cuales ni siquiera llegó al Estrecho. Las dificultades de la travesía del Pacífico y el desconocimiento de la ruta de regreso que obligaba a alejarse de los trópicos, se vieron confirmadas a raíz de la expedición al mando de García Jofré de Loayza en 1524. De las cuatro naves que atravesaron el Estrecho, tres lograron arribar a la Especiería, debiendo hacer frente a la presencia portuguesa que disputaba sus derechos al comercio de la zona, mientras la cuarta arribó a las costas de México<sup>5</sup>. Ante la imposibilidad de aprovechar la ruta de Magallanes para el comercio con las Indias orientales, Carlos V vendió sus derechos sobre dichos territorios al rey de Portugal en 1529<sup>6</sup>.

Luego de dicho acuerdo, no se pudo materializar la proyectada expedición a las Molucas a cargo del portugués Simón de Alcabala. A cambio, este recibió en 1529 una capitulación para poblar en la costa del Pacífico al norte del Estrecho, empresa que no llegó a materializarse. En el gran reparto de gobernaciones sudamericanas de mayo de 1534, en la que se entregaron extensas gobernaciones a Diego de Almagro y a Pedro de Mendoza, se firmó otra capitulación con Simón de Alcabala para la conquista de las tierras al sur de la anterior hacia el estrecho de Magallanes<sup>7</sup>. La empresa de Alcabala orientada al poblamiento del Estrecho, la provincia de Nueva León, resultó un fracaso. Lo inhóspito del paraje, y la falta de víveres, dio origen a una rebelión que terminó con el asesinato del conquistador y el abandono del lugar<sup>8</sup>.

La empresa de Alcabala fue retomada por Gutierre de Vargas Carvajal, obispo de Plasencia. La dirección de la misma quedó a cargo de Francisco de Camargo, quien en 1536 obtuvo de la Corona una gobernación en la zona asignada previamente a Alcabala<sup>9</sup>. La armada compuesta por cuatro navíos al mando de Francisco de la Rivera como su lugarteniente no logró su cometido. Azotada

<sup>5</sup> Isidoro Vázquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile 1520-1826*. Valparaíso, Compañía Sudamericana de Vapores, 1994, 25-31.

<sup>6</sup> J. H. Parry, *The Age of Reconnaissance*. London, Weidenfeld & Nicholson, 1973, 161-162.

<sup>7</sup> El texto de la capitulación en Miguel Luis Amunátegui, *La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina*. Santiago, Imprenta Nacional, 1879. Tomo I, 40-44.

<sup>8</sup> Isidoro Vázquez de Acuña, *Historia Naval*, 33-36.

<sup>9</sup> El texto de la capitulación y otras mercedes en Carlos Morla Vicuña, *Estudio Histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y Tierra del Fuego*, Leipzig, F. A. Brockhaus, 1903. Apéndice, 19-27.

por tormentas, la nave capitana naufragó; otra varó en la costa salvándose su tripulación; una tercera emprendió el regreso mientras que la cuarta, al mando de Alonso de Camargo, recorrió la costa de Chile hasta llegar al Perú en 1541 donde se vio envuelto en las guerras civiles de entonces<sup>10</sup>.

La cesión o venta de las Molucas y los desafíos impuestos por la naturaleza habían desalentado, por entonces, nuevos intentos para usar la ruta del Estrecho de Magallanes o establecer una población en sus riberas. Sin embargo, el Estrecho quedó como un hito geográfico de la América del Sur y un referente para la empresa de conquista en Chile.

#### EL ESTRECHO DE MAGALLANES COMO LÍMITE DE LA GOBERNACIÓN DE CHILE

El asentamiento español en Chile se realizó desde el norte. Pedro de Valdivia, iniciador del poblamiento europeo estimó que el Estrecho era el límite natural de su gobernación; Santiago era solo “el primer escalón para armar sobre él los demás e ir poblando por ellos toda esta tierra a vuestra Majestad hasta el Estrecho de Magallanes y mar del Norte”<sup>11</sup>. Pedro de la Gasca, al confirmar su título de gobernador, fijó los límites de su jurisdicción cien leguas des del mar hacia el interior y por el sur hasta la bahía de San Pedro (41° 55’) al sur de Valdivia, es decir solo la zona que había hecho explorar. Contrariado en sus expectativas, pidió, en una carta a sus apoderados en la corte, que Su Majestad “sea servido de mandarme confirmar lo dado e de nuevo hacerme merced de me alargarlos límites ella que sean hasta el estrecho dicho la costa en la mano e la tierra adentro hasta la Mar del Norte”<sup>12</sup>. La referencia al Mar del Norte o Atlántico, como lo explica el propio Valdivia, es que a esas latitudes las cien leguas atravesaban el continente. A mayor abundamiento escribió al emperador desde Concepción para que le permitiera “fundar tres o cuatro fortalezas en las partes que a mí me pareciere desde aquí al Estrecho de Magallanes”<sup>13</sup>.

En cuanto a las tierras al sur del Estrecho, Pero Sancho de Hoz, el malhadado socio de Valdivia en la empresa de conquista de Chile había recibido una

<sup>10</sup> Vázquez de Acuña, *op. cit.*, 45-48.

<sup>11</sup> Carta de Pedro de Valdivia al Emperador Carlos V, La Serena, 4 de septiembre de 1545, en Pedro de Valdivia, *Cartas de relación de la conquista de Chile*, Santiago, Editorial Universitaria, 1970, 45.

<sup>12</sup> Carta de Pedro de Valdivia a sus apoderados en la Corte, Concepción 15 de octubre de 1550 en Valdivia, *op. cit.*, 112.

<sup>13</sup> Carta de Pedro de Valdivia al Emperador Carlos V, Concepción 15 de octubre de 1550, en Valdivia, *op. cit.*, 163.

capitulación para explorar y poblar allí, pero no tuvo los medios para aprovecharla. Gerónimo de Alderete que había pasado a Europa como agente de Valdivia, le había conseguido la gobernación de Chile hasta el Estrecho y había obtenido para sí el gobierno de las tierras al sur del mismo. Cuando se supo de la muerte de Valdivia, Alderete logró que se le nombrara también gobernador de Chile. Desde entonces, los sucesivos gobernadores de Chile tuvieron la jurisdicción hasta el extremo sur del continente y más allá hasta el Polo Sur. Así fue reconocida en la Recopilación de Leyes de Indias al fijar los límites de la jurisdicción de la Audiencia de Chile: “así lo que ahora está pacificado y poblado como lo que se redujera pacificara y poblara dentro y fuera del Estrecho de Magallanes hasta la provincia de Cuyo inclusive”<sup>14</sup>.

Una vez afianzada la presencia española, Valdivia mandó expediciones en distintas direcciones para reconocer el territorio de su gobernación, incluyendo una al Estrecho al mando de Francisco de Ulloa con Francisco Cortés Ojeda como piloto, que zarpó de Concepción en septiembre de 1553. Los navegantes penetraron en el Estrecho si bien no alcanzaron hasta la boca oriental antes de emprender el retorno, volviendo a Concepción a mediados de enero de 1554<sup>15</sup>. A raíz de la muerte de Alderete en su viaje de regreso, el virrey del Perú designó a su hijo García Hurtado de Mendoza como gobernador de Chile. Fue este último quien organizó una nueva expedición de reconocimiento del Estrecho en dos navíos, a cargo de Juan Ladrillero y en la cual participaron Cortés Ojeda y Hernando Gallego, que también había formado parte de la expedición de Ulloa. En esa ocasión la nave de Ladrillero alcanzó a avistar la boca atlántica del Estrecho antes de tomar posesión de aquel paraje en nombre de Su Majestad y del gobernador de Chile<sup>16</sup>. Alonso de Ercilla, que había acompañado a don García a Chile, debió estar aun en Chile en enero de 1559 cuando regresó Ladrillero, pues recalca que la gobernación se extendía “hasta do el mar Océano y chileno / mezclan sus aguas por agosto seno”<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> *Recopilación de Leyes de Indias* (1680) Lib. 2. Título 15 Ley 12.

<sup>15</sup> Véanse al respecto, Luis Navarro García, *Francisco de Ulloa. Explorador de California y Chile austral*, Badajoz, Departamento de publicaciones. Excma. Diputación Provincial de Badajoz, 1994, 145-173, y Vázquez de Acuña, *op. cit.*, 58-62.

<sup>16</sup> Vázquez de Acuña, *op. cit.*, 75-80.

<sup>17</sup> Alonso de Ercilla, *La Araucana*, Canto I. estrofa 7. Edición de Isaías Lerner, Madrid, Cátedra, 1998, 80. Las referencias al “mar Océano y chileno” corresponden respectivamente al Atlántico y Pacífico.

## EL ESTRECHO DE MAGALLANES: UN FLANCO ABIERTO

Después de estas iniciativas las autoridades españolas en Chile perdieron interés por marcar presencia en las zonas australes al sur de Chiloé; tenían bastante trabajo en superar la resistencia de los naturales. Las comunicaciones con España se realizaban a través del istmo de Panamá y del Perú, por donde llegaron al país los contingentes de hombres y pertrechos para el asentamiento europeo en el territorio. La ruta del Estrecho fue desestimada, sea por riesgosa o por presión de los intereses creados en torno al otro circuito. Sin embargo, y pese a las dificultades de su navegación, dicho paso constituía una vía alternativa de acceso, por la puerta de atrás por así decirlo, a los dominios españoles en la mar del Sur.

Los peligros que podía representar este flanco abierto quedaron de manifiesto a raíz del viaje de Francis Drake quien llegó a las costas del Pacífico por la vía del Estrecho. La expedición había sido financiada extraoficialmente por la reina de Inglaterra y tenía como objeto atacar las ricas posesiones del enemigo español en el Nuevo Mundo. En 1578, Drake recorrió desde la isla Mocha hasta California, bautizada Nueva Albión, asaltando Valparaíso y otros puertos y capturando algunas naves cargadas de metales preciosos. La nave despachada por el virrey del Perú no logró capturarlo, y el pirata logró regresar a Inglaterra por la vía del Cabo de Buena Esperanza con un rico botín<sup>18</sup>.

A raíz de esta incursión surgió el proyecto de fortificar el Estrecho de Magallanes para impedir el paso de naves enemigas. Pese a indicios contrarios, prevalecía por entonces la idea de que la Tierra del Fuego formaba parte de un gran continente austral y que el Estrecho era el único paso de mar entre ambos océanos en esas latitudes. El virrey encomendó a Pedro Sarmiento de Gamboa llevar a cabo la tarea, para lo cual este se dirigió a España para organizar la empresa. La iniciativa fue cobrando vuelo, para incluir un asentamiento de mayor envergadura junto con el despacho de refuerzos para Chile y la armada al mando de Diego Flores de Valdés solo zarpó en diciembre de 1581. Sarmiento debió superar la resistencia tanto del jefe de la expedición como de los futuros colonizadores, lo que demoró la prosecución del viaje. Las naves llegaron al Estrecho recién en febrero de 1583, en cuya ribera norte fundó las ciudades de Nombre de Jesús y Rey don Felipe. A poco andar, faltaron las provisiones y Sarmiento zarpó con la única nave disponible para traer auxilios a los pobladores. Quedaron en el Estrecho unos 250 colonos en espera de una ayuda que nunca

<sup>18</sup> Harry Kelsey, *Sir Francis Drake. The Queen's Pirate*, New Haven, Yale University Press, 1998, 93-171.

llegó. Muchos fallecieron de hambre y otros intentaron, sin éxito llegar hasta algún poblado de españoles en Chile. Resulta una ironía cruel que el único sobreviviente fuera rescatado por la expedición de Tomas Cavendish que buscaba emular las hazañas de Drake<sup>19</sup>.

La ruta del Estrecho también fue utilizada por algunas expediciones desde Holanda, también enemiga de España, con destino a las Indias Orientales. Una de ellas, a cargo de Jacobo Le Maire y Guillermo Schouten descubrió una nueva ruta al océano Pacífico por el cabo de Hornos en 1614. La entrada sur al Pacífico español quedaba plenamente abierta, y poco podía hacer la corona española para impedir la entrada de naves enemigas, más allá de tratar de repeler los ataques.

La presencia española efectiva en el Pacífico sudamericano alcanzaba hasta Chiloé, que quedó en una posición mucho más vulnerable, luego del abandono del territorio al sur del Biobío tras el desastre de Curalaba en 1598. La amenaza cobró una nueva dimensión cuando los extranjeros no se limitaron a los saqueos ocasionales sino que pretendieron establecerse en las costas de Chile. Ese fue el proyecto de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales llevado a cabo por Hendrik Brouwer para comerciar con los indios de Chile, presuponiendo que, por ser enemigos de los españoles, estos los recibirían bien. Cuando estos trataron de asentarse en Valdivia, los naturales cambiaron de actitud, negándoles provisiones ante lo cual los holandeses, optaron por retirarse. Sin embargo, el intento había alarmado lo suficiente a las autoridades españolas para repoblar y fortificar la plaza de Valdivia en 1646<sup>20</sup>.

#### LAS EXPLORACIONES CIENTÍFICAS Y LA PRIMERA CARTOGRAFÍA

Durante el siglo 18, el pasó de navíos enemigos por la ruta austral con propósitos hostiles fue cediendo lugar a las expediciones de carácter científico y al tráfico de naves mercantes con fines de comercio lícito o de contrabando y, más tarde a la caza de ballenas y lobos marinos.

Estas expediciones al Estrecho obedecen a una preocupación científico-política de mayor envergadura por parte de las potencias europeas. El interés de algunas como las encabezadas por James Cook o la de Louis Antoine de

<sup>19</sup> Véase José Miguel Barros, *Pedro Sarmiento de Gamboa. Avatares de un caballero de Galicia*. Santiago, Sociedad de Bibliófilos Chilenos, 2006.

<sup>20</sup> "Viaje al reino de Chile en América realizado por los señores Henry Brouwer y Elias Herckmans en los años de 1642 y 1643" en José Toribio Medina. *Viajes relativos a Chile*, Santiago, Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1962. Tomo I, 49-91.

Bougainville, estaba concentrado en el reconocimiento del Pacífico y las islas de Oceanía. Para España, en cambio, la preocupación era el mejor conocimiento de sus propios dominios en América y Filipinas. Para explorar el Estrecho de Magallanes, la Corona organizó una expedición al mando de Antonio de Córdoba la que debía reconocer todos sus accidentes geográficos además de informar sobre sus habitantes, el suelo, el clima y las producciones de la zona. Un primer viaje a la zona entre 1785 y 1786 no alcanzó a completar la tarea, la que fue concluida durante una segunda expedición entre 1788 y 1789<sup>21</sup>. En julio de este último año zarpaba de Cádiz una expedición de mayor envergadura al mando de Alejandro Malaspina rumbo al Pacífico español a través de la ruta del cabo de Hornos. La cartografía de la expedición cubre la costa de Chile e incluye una “Carta esférica de la costa de la América Meridional” que va desde el paralelo 36° S hasta el cabo de Hornos, fechada en 1798<sup>22</sup>. Lo interesante de esta pieza es que, en una misma hoja muestra una continuidad de la costa de Chile con la región de Magallanes, implicando que Magallanes forma parte del reino de Chile.

Esta idea había sido explicitada en una obra anterior, el *Mapa de América Meridional* de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla de 1775. Este mapa de gran tamaño, formado por ocho planchas de 56,5 x 87,5 cm cada una, incluye la siguiente leyenda en la hoja 7: “Chile Moderno que los geógrafos antiguos llamaron tierra Magallanica...”; es decir la Terra Magallanica, conforme al término usado por entonces, formaba parte del reino de Chile<sup>23</sup>.

En términos generales, la preocupación española por establecer presencia en el extremo austral de Chile estuvo a cargo de las autoridades en la Península y en el Perú, no de la capitanía general de Chile. Valdivia, desde su refundación como plaza fuerte, y Chiloé desde 1767 dependieron del virreinato de Lima. Se estimó que dicho gobierno estaba en mejor situación para ayudarlos.

Esta observación contrasta con la separación que hace la cartografía europea entre Chile y Magallanes a partir del siglo 16. La serie de mapas de América de

<sup>21</sup> Hugo Rodolfo Ramírez Rivera, *Don Antonio de Córdoba y la primera expedición científica española reconocedora del Estrecho de Magallanes (1785-1789)*, Madrid-Santiago, Comisión Nacional Española de Conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento de América. Embajada de España en Chile, 1990, 23-29.

<sup>22</sup> Rafael Sagredo Baeza y José Ignacio González Leiva, *La Expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Editorial Universitaria, 2004, 136-137 y 144-145.

<sup>23</sup> José Andrés Jiménez Garcés, *La obra del cartógrafo Cano y Olmedilla y su mapa de la América meridional de 1775*. Memoria para optar al grado de doctor en la Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2016. <https://eprints.ucm.es/37926/> consultado 20-4-2020.

Cornelius Wytfliet de 1597, incluye uno de *Chile Provincia Amplissima* que por el sur se extiende solamente hasta los 47° aproximadamente. En la segunda edición de 1603, se incluye otro mapa para la zona de Magallanes titulado *Chica Sive Patagonica et Australis Terra*. Esta idea de separar ambos territorios en mapas distintos con nombres diferentes, fue continuada por los principales cartógrafos holandeses del siglo 17. El mapa de Chile de Nicolas Sanson d'Abbeville (ca. 1657), extiende la capitanía general solo hasta los 48° a sur, pese a que, de acuerdo a lo indicado en la tarja, se había basado en la *Tabula Geographica Regni Chile* de Alonso Ovalle, publicada en 1646, que abarca a Chile desde el extremo austral del continente. El mismo cartógrafo describe, en otro mapa, el Estrecho y las tierras e islas magallánicas que va desde los 45° Sur hasta el cabo de Hornos. Es posible que esta presentación de Chile en dos mapas se deba a la dificultad de incluir ambos territorios en la misma hoja. Sin embargo, en su mapa general de la América Meridional ambas jurisdicciones están separadas por una frontera marcada con una línea de puntos.

No viene al caso presentar un elenco de mapas europeos y estadounidenses de Sudamérica publicados en los decenios siguientes en los cuales las tierras del Estrecho y la Patagonia, en especial el lado argentino, aparecen como un ente político aparte, distinto de Chile y de las provincias del Río de la Plata. La geografía así presentada implicaría que esa región era tierra de nadie, apropiable por alguna potencia europea para establecer allí una colonia. Esta idea era reforzada por la actividad de los extranjeros, cazadores de ballenas y lobos de mar en la zona, que no la consideraban como parte del territorio chileno o argentino.

#### LA PREOCUPACIÓN DE BERNARDO O'HIGGINS

Los primeros gobiernos republicanos no se ocuparon mayormente por Magallanes. Fue Bernardo O'Higgins quien tuvo la idea de insertar en la Constitución de 1822 una declaración de soberanía sobre las tierras australes. Su artículo establece que "El territorio de Chile conoce por límites naturales: al sur, el cabo de Hornos; al norte, el despoblado de Atacama; al oriente los Andes; al occidente el mar Pacífico". Le pertenecen además las islas del archipiélago de Chiloé las de la Mocha, las de Juan Fernández la de Santa María y demás adyacentes". Este texto se repite, con pequeñas variantes en la redacción, en las sucesivas constituciones hasta 1833<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> Los textos constitucionales en Luis Valencia Avaria, *Anales de la República*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1984. Tomo I, 83-197.

La preocupación siguió rondándole, y en 1839 O'Higgins habría planteado al general Manuel Bulnes, por entonces en el Perú, su proyecto de tomar posesión de Magallanes, una idea que se refuerza a raíz de la travesía por la vía del Estrecho de los primeros vapores de la Pacific Steam Navigation Company en 1840<sup>25</sup>.

En julio de 1842, poco antes del morir, escribía a Bulnes, recién electo Presidente, sobre “mis empeñosos deseos de ver enteramente realizadas las bendiciones de la civilización y de la religión sobre los habitantes del vasto territorio situado entre el río Biobío y el cabo de Hornos y que a mis instancias se declaró por la legislatura nacional de 1822 ser parte integrante de la República chilena”.... De este modo pasaban a adquirir “el título de ciudadanos chilenos...”<sup>26</sup>. O'Higgins volvió sobre el tema en otra carta a Bulnes recordando la deplorable situación de “los habitantes de la Patagonia Occidental y de la Tierra del Fuego desde el año 1822 en que se hicieron ciudadanos chilenos en virtud de la ley que declaró su suelo parte integrante de la República”. Según confiesa en la misma carta esta preocupación la tuvo desde que leyó la “triste narración del naufragio de la fragata de S.M.B. *Wager* en el golfo de las Penas escrita por el finado almirante Byron y cuya narración leí por primera vez cuando estudiaba en una de las academias de Inglaterra en mi niñez”<sup>27</sup>.

Su proposición formal al gobierno, efectuada mediante carta al ministro de Interior Ramón Luis Yrarrázaval, contemplaba: “1º la colonización del estrecho de Magallanes por pobladores los más adaptables a aquel clima como son los del archipiélago de Chiloé. 2º El establecimiento de buques de vapor para remolcar barcos mercantes por medio del estrecho, y cuyos vapores (si fuera necesario, lo que no permita Dios) pueden ser de gran servicio en defender la nación contra ataques u hostilidades extranjeras”<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> Armando Braun Menéndez, *Fuerte Bulnes*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1943, pp. 62-64; Bernardo O'Higgins a Juan H Smith, Lima, 3 de mayo de 1841, en *Archivo de don Bernardo O'Higgins*. Tomo XXXII. Santiago, Academia Chilena de la Historia, 1981, 406-408.

<sup>26</sup> Bernardo O'Higgins a Manuel Bulnes, Callao, 21 de julio 1842, en *Archivo O'Higgins, op. cit.*, 485-487. Subrayado en el original.

<sup>27</sup> Bernardo O'Higgins a Manuel Bulnes, Callao, 4 de agosto de 1842, en *Archivo O'Higgins, op. cit.*, 489-491. La obra citada corresponde a *The Narrative of the Honourable John Byron (Commodore in a late expedition round the world) containing an account of the great distresses suffered by himself and his companions on the coast of Patagonia, from the year 1740, till their arrival in England*, un libro muy popular en su época ya que se conocen al menos 19 ediciones publicadas en Inglaterra e Irlanda antes de 1800.

<sup>28</sup> Bernardo O'Higgins a Ramón Luis Irarrázaval, Callao, 4 de agosto de 1842 en *Archivo de don Bernardo O'Higgins, op. cit.*, 487-489.

El Libertador sospechaba que la propuesta sobre el servicio de remolcadores no iba a encontrar acogida en el gobierno, pero lo fundamental era el establecimiento en el Estrecho.

Una “carta importantísima sobre Magallanes y Tierra del Fuego”, que O’Higgins no alcanzó a traducir para Bulnes, le confirmaba “la necesidad de recabar del Congreso fondos pecuniarios para que sin perder tiempo hiciese colocar la primera piedra en la fundación de aquella tan precisa como importante colonia”<sup>29</sup>.

#### LA TOMA DE POSESIÓN DEL ESTRECHO

La preocupación ya había sido atendida, pero la empresa se vio demorada porque la marina chilena no contaba por entonces con una nave apropiada. Para este efecto, hubo que construir una goleta en Chiloé, la que fue bautizada con el nombre de *Ancud*. La nave al mando del capitán John Williams –castellanizado a Juan Guillelmos– solo estuvo lista para zarpar en mayo de 1843<sup>30</sup>. El 18 de septiembre alcanzaron la boca occidental paso de mar y el día 21, tomaron posesión “de los Estrechos de Magallanes y su territorio” en punta Santa Ana. Luego de un reconocimiento de la costa, se procedió a la erección de un fortín en el lugar mencionado, el que fue bautizado con el nombre del Presidente. El fuerte Bulnes, fundado oficialmente el 30 de octubre de 1843, venía a respaldar en los hechos el acto posesorio<sup>31</sup>.

La toma de posesión fue oportuna. El gobierno francés había estado considerando la conveniencia de contar con una base en el estrecho de Magallanes para apoyar la navegación a sus posesiones en la Oceanía, y había enviado la fragata a vapor *Phaeton* a cargo del teniente Louis Maissin a recorrer la ruta, camino a las islas Marquesas. Si bien sus instrucciones no contemplaban el reconocimiento del Estrecho, Maissin recomendaba las ventajas que esa ruta ofrecía para la navegación a vapor y lo exploró durante su travesía. Cuando llegó a punta Santa Ana el día 22 de septiembre Maissin se encontró con los chilenos. El encuentro fue cordial, pero cuando los franceses levantaron su bandera en tierra en un par de ocasiones, se encontraron con una firme protesta del comandante Williams. El incidente no pasó a mayores, pero el desencanto al

<sup>29</sup> Bernardo O’Higgins a Manuel Bulnes, 24 de agosto de 1842 en *Archivo de don Bernardo O’Higgins*, *op. cit.*, 493-494.

<sup>30</sup> Braun Menéndez, *op. cit.*, 89-128.

<sup>31</sup> Braun Menéndez, *op. cit.*, 380-385.

encontrarse con el acto de soberanía fue grande y los franceses sospecharon que la medida había sido instigada por los ingleses<sup>32</sup>.

Fuerte Bulnes cumplía su función de marcar soberanía en la zona, pero era incapaz de sostenerse; no solo representaba un gasto para el erario sino que, por su terreno y emplazamiento, no se daban los cultivos y la crianza de animales. De ahí el traslado de la colonia a Punta Arenas en 1848. Ese mismo año, la región de Magallanes pasaba a depender del ministerio de Guerra y Marina constituida en una gobernación marítima distinta de Chiloé, lo que terminaba con la dependencia inicial del intendente de dicha provincia<sup>33</sup>.

Esta marginalidad de Magallanes respecto al resto de Chile se refleja también en el destino de Fuerte Bulnes y Punta Arenas como lugar de relegación al punto que los enviados allí con este carácter pasaron a conformar la mayor parte de la población. En estas circunstancias se produjo en 1851, el motín liderado por un oficial de la guarnición, Miguel José Cambiazo, el que terminó con el saqueo y abandono de la fundación. Pese a la desazón generada por estos acontecimientos, el gobierno resolvió refundar Punta Arenas que pasaría ser territorio de colonización<sup>34</sup>. Debió haber contribuido a la decisión el creciente tráfico de naves por este paso de mar y el peligro de un nuevo intento de asentamiento europeo en el Estrecho.

#### LA TEMPRANA PUNTA ARENAS

Sin embargo, la situación de Punta Arenas no cambió mayormente por entonces. Solo empezó a despejar luego del nombramiento de Oscar Viel como gobernador en 1868. Este llevó a cabo el nuevo trazado urbano de Punta Arenas, que pasó de campamento a ser un pequeño pueblo. Ese mismo año se inició un servicio regular de vapores con Europa por la vía del Estrecho luego de que la PSNC firmara un acuerdo con el gobierno chileno en este sentido. Con ello, no solo mejoraban las comunicaciones con el resto del territorio nacional sino que se daría salida a las producciones locales de madera y carbón, y las pieles y

<sup>32</sup> Braun Menéndez, *op. cit.*, pp. 165-174; Mateo Martinic, *Historia de la región magallánica*, Punta Arenas, Universidad de Magallanes, 1992, 2 vols. Tomo I, pp. 354-361; Benjamín Valdés Alfonso, "La ocupación el Estrecho de Magallanes a la luz de los documentos franceses", en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 116, 1950, 142-174.

<sup>33</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, tomo I, pp. 410-421; Braun Menéndez, *op. cit.*, pp. 253-285.

<sup>34</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, tomo I, pp. 429-445. Los pormenores del motín y su secuela en páginas 429-436.

plumas obtenidas del comercio con los indios tehuelches o de la caza que irían tomando vuelo. En los años siguientes, la colonia llegó a ser autosustentable en materia de alimentos, se fomentó la inmigración europea y se otorgaron concesiones de terrenos en las zonas vecinas ampliando el radio de acción de la colonia<sup>35</sup>. Una partida de ovejas traídas a desde las islas Falkland a Magallanes se logró aclimatar bien, y marcó el inicio de una ganadería ovina basada en la concesión de grandes extensiones de terreno, muy distinta a la que se practicaba en el resto del país<sup>36</sup>.

#### LA DEFINICIÓN DE LOS LÍMITES CON ARGENTINA

En paralelo con el progreso que va alcanzando Magallanes en los años 1870, están las tensiones con la República Argentina por la soberanía del Estrecho, las que se manifestaban tanto en el campo diplomático como en el terreno. En este último plano se operaba mediante concesiones a ciudadanos extranjeros, y la búsqueda de la adhesión de los tehuelches.

La vigilancia de las autoridades locales chilenas impidió que la república vecina ejerciera actos posesorios que se pudieran hacer valer para alegar títulos de dominio en la zona del Estrecho. Más aún, durante el gobierno de Viel se fundaron Puerto Gallegos y el establecimiento de Misioneros a orillas del río Santa Cruz en 1873 y 1874 respectivamente. Sin embargo, a partir de este último año hubo un vuelco en la política chilena respecto de la soberanía en la Patagonia austral, reemplazando la defensa de los intereses nacionales por la búsqueda de un arreglo para fijar los límites en zona mediante un arbitraje. Por el mismo tiempo, el nuevo gobierno en Argentina no manifestó interés en la fórmula arbitral y buscó imponer sus aspiraciones sobre el territorio hasta la parte oriental del Estrecho de Magallanes<sup>37</sup>.

La Guerra del Pacífico y las dificultades para concertar la paz con Perú y Bolivia, debilitó marcadamente la posición negociadora de Chile frente a Argentina. En el tratado con Argentina suscrito el 23 de julio de 1881, la cordillera

<sup>35</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, tomo I, 497-517.

<sup>36</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, tomo I, 539-541.

<sup>37</sup> Mateo Martinic, *Presencia de Chile en la Patagonia austral, 1842-1879*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1971, 146-209; Martinic, *Historia de la región magallánica*, tomo I, pp. 560-598. Sobre la expansión argentina en la Patagonia oriental véase Rosario Güenaga, *Santa Cruz y Magallanes, Historia socioeconómica de los territorios de la Patagonia austral argentina y chilena*, México D.F. Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 13-75.

de los Andes quedaba como límite entre ambos países hasta el paralelo 52° sur. Desde ahí correría una línea hasta Punta Dungeness en la costa atlántica de manera que “los territorios que quedan al norte de dicha línea pertenecerán a Argentina, y a Chile los que se extiendan al sur” con lo cual se lograba conservar la soberanía sobre la totalidad del Estrecho. Sin embargo, la Tierra del Fuego quedaba dividida por una línea de norte a Sur que, partiendo del cabo Espíritu Santo llegaba hasta el Canal Beagle, quedando la parte oriental para Argentina y la occidental para Chile. Las islas al sur del Beagle permanecían bajo soberanía chilena<sup>38</sup>. Por la naturaleza del relieve cordillerano en el sur, la delimitación fronteriza no fue fácil y dio origen a fuertes tensiones entre ambos países, las que se mantuvieron en el tiempo.

Cabe advertir que la cartografía europea no había tomando mucho en cuenta las pretensiones territoriales de Chile y Argentina en la Patagonia. Durante la segunda mitad del siglo 19, los atlas publicados en dicho continente fueron abandonando la práctica de incluir un mapa separado de la parte austral de Sudamérica si bien siguieron identificando estas tierras como Patagonia, un ente político distinto de Argentina y Chile. Así lo demuestran, por ejemplo, los mapas de Sudamérica del *Imperial Atlas of Modern Geography* de 1872 (láminas 83 y 87); del atlas de Drioux y Leroy, de 1874 (lámina. 28-29) y el mapa de la parte austral de Sudamérica publicado en *Stielers Hand Atlas* de 1875<sup>39</sup>. Solo después de suscrito el tratado de 1881, los cartógrafos europeos ajustaron los límites fronterizo.

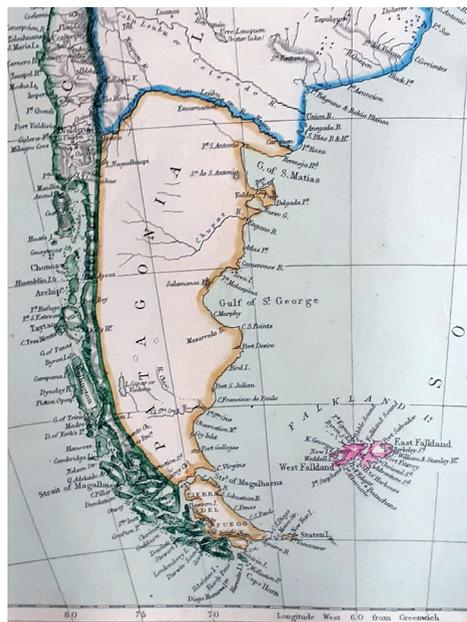
<sup>38</sup> Guillermo Lagos Carmona, *Historia de las fronteras de Chile. Los tratados de límites con Argentina*. 67-86. El texto del tratado en páginas 377-379.

<sup>39</sup> W. G. Blackie, *The Imperial Atlas of Modern Geography*, London, Blackie and Sons, 1872; M. Drioux y Ch. Leroy, *Nouvel Atlas de Géographie Moderne*, Paris, Librairie Classique d'Eugene Belin, 1874; la referencia a *Stielers Hand Atlas* en Mateo Martinic, *Cartografía magallánica 1523-1945*, Punta Arenas, Ediciones Universidad de Magallanes, 1999, 208, números 90 y 100.

Blackie, *South America*,  
Lamina LXXXIII. 1872



Drioux y Leroy, *L'Amérique du Sud*,  
Laminas 28-29. 1874



#### LA ÉPOCA DE ORO

La delimitación de las fronteras afianzó la soberanía de uno y otro país en sus respectivos territorios, potenció las actividades colonizadoras de uno y otro gobierno y dio mayor certeza jurídica a las concesiones de tierras ya efectuadas<sup>40</sup>.

La ya mencionada introducción de la ganadería lanar fue seguida por la conformación de estancias ganaderas, cuya explotación constituyó la base de la prosperidad de Magallanes. Algunas de estos empresarios locales, también tenían intereses en la Patagonia argentina, y sus negocios se relacionaban tanto con Valparaíso y Santiago como con Buenos Aires. Por lo mismo, la separación política del territorio, llevó a varios ganaderos puntarenenses a solicitar concesiones de tierras en la Patagonia argentina<sup>41</sup>.

Punta Arenas, capital de la Patagonia chilena y también argentina, pasó a ser una ciudad moderna con sólidas edificaciones, buena infraestructura ur-

<sup>40</sup> Güenaga, *Santa Cruz*, 80.

<sup>41</sup> Güenaga, *Santa Cruz*, 80, 148, 190.

vana y una activa vida cultural<sup>42</sup>. Su población era cosmopolita: los chilenos, mayormente chilotes, convivían con británicos, alemanes, croatas, españoles, y personas de otras nacionalidades, las que mantenían su identidad mediante instituciones sociales y de beneficencia. Esta diversidad de orígenes nacionales, era mucho mayor en la Patagonia argentina: en el Territorio de Santa Cruz, la proporción de extranjeros llegaba al 67% según el censo de 1914. En todo caso, la proporción de extranjeros en Magallanes era muy superior a la de Chile en su conjunto. De acuerdo a los censos de 1895 y 1907, los inmigrantes europeos en la zona representaban 34,7% y 34,8%, respectivamente, de la población total, contra un 3,1% a 4,3% para el país entero en los mismos años. A diferencia del resto de Chile, no se produjo un fuerte mestizaje con los pueblos originarios de la región, ni se integraron a la sociedad magallánica. Su ecúmene se fue contrayendo por efecto de la expansión ganadera y han terminado por perder su identidad. La modernidad económica significó también la constitución de un proletariado local tempranamente organizado para la reivindicar sus demandas<sup>43</sup>.

Los años hasta 1914 fueron la época de oro de Magallanes. La apertura del Canal de Panamá a colocó a Magallanes en una situación marginal respecto a la navegación por el Pacífico sudamericano. El movimiento portuario de Punta Arenas bajó de un promedio de 595 mil toneladas anuales en 1913-1914 a 345 mil toneladas promedio entre 1915 y 1918. La consiguiente caída del tráfico marítimo por el Estrecho, fue aparejada a la caída de las exportaciones derivadas de los trastornos producidos por Primera Guerra Mundial. La reactivación posterior fue efímera y no sobrevivió la crisis de los años 30<sup>44</sup>.

#### LA INCORPORACIÓN CARTOGRÁFICA

La cartografía chilena es un buen reflejo de la situación que, en el imaginario chileno, ocupaba Magallanes respecto del conjunto del país. El *Atlas de la Historia Física y Política de Chile* de Claudio Gay publicado en 1864 comprende un mapa general que abarca el territorio nacional desde los 25 hasta los 44° S,

<sup>42</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, II, 787-883.

<sup>43</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, I, 7115-735; II, 840-848, 911-922; Güenaga, *Santa Cruz y Magallanes*, p. 94; Juan Ricardo Couyoumdjian y Leonardo Mazzei de Grazia, "La inmigración europea en Chile: entre el discurso y la realidad, 1810-1930", *Anales del Instituto de Chile, Estudios Migraciones Miradas desde el Instituto de Chile*, Vol. 37. 2018, 103-130 especialmente 123-124.

<sup>44</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, II 906-909, 920-942. Los datos de movimiento portuario provienen del Anuario Estadístico de la República de Chile y difieren de las cifras de Martinic.

algo al sur de la isla grande de Chiloé. Los mapas particulares de las distintas provincias incluyen uno del “Estrecho de Magallanes que abarca toda la Patagonia, sin indicación de límites y a una escala menor. El mapa “topográfico y geológico de Chile” de Amado Pissis preparado en los años 1860 y terminado de imprimir en 1874 solo cubre hasta Llanquihue, quizás porque estaba basado mayormente en levantamientos en el terreno y no pretendía abarcar todo el país. En cambio, su Atlas de Chile de 1888 sí incluye el territorio de Magallanes indicando sus límites conforme al tratado con Argentina<sup>45</sup>. Con posterioridad a esa fecha los atlas de Chile –los de Turke (1895), Espinosa (1897) y de la Oficina de Mensura de Tierras (1911) y los que vinieron después– pasaron a cubrir todo el territorio nacional.

La incorporación de Magallanes al territorio de la república, implicó una ingente labor hidrográfica por parte de la Marina de Chile. Esta se había iniciado a mediados de siglo extendiéndose a la zona austral en los años 1870 como una expresión de soberanía en los territorios disputados. Luego de la guerra del Pacífico, se reanudaron los reconocimientos de las costas australes, una labor que se plasmó en numerosas cartas náuticas y derroteros editados por la Oficina Hidrográfica<sup>46</sup>.

#### LA INCORPORACIÓN ADMINISTRATIVA, ECONÓMICA Y SOCIAL

A diferencia de la incorporación cartográfica, la integración administrativa demoró más tiempo. Magallanes continuó como un territorio a cargo de un gobernador, una condición que mantuvo hasta 1929 cuando pasó a adquirir la categoría de provincia. Dos años antes, el territorio había sido dividido en tres departamentos, y estos, a su vez, en comunas. La reorganización político administrativa fue seguida de una reforma a la ley electoral que otorgaba el derecho a voto a los habitantes de la provincia<sup>47</sup>.

<sup>45</sup> Ernesto Greve, *Don Amado Pissis y sus trabajos geográficos y geológicos en Chile*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1946, 38-39 y 51.

<sup>46</sup> Una de las obras más notable de esta serie es el *Derrotero del Estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego y canales de la Patagonia desde el Canal de Chacao hasta el Cabo de Hornos* de Ramón Serrano Montaner, (Santiago, Imprenta Nacional 1891), con más de 600 páginas, láminas e ilustraciones de la costa.

<sup>47</sup> Rafael Sagredo Baeza, José Ignacio González Leiva y José Compán Rodríguez, *La política del espacio. Atlas histórico de las divisiones político-administrativas de Chile. 1810.1940*. Santiago, Instituto Geográfico Militar. Pontificia Universidad Católica de Chile. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Dibam, 2016, 269; Centro de Planeamiento. Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas. Universidad de Chile. *El desarrollo económico-social de la región de Magallanes*, Santiago, Centro de Planeamiento, 1965, 62; Martinic, *Historia de la región magallánica*, II, 993-995.

En el plano eclesial, la prefectura apostólica con jurisdicción sobre toda la Patagonia meridional establecida en 1883, dio paso a la Gobernación Eclesiástica de Magallanes constituida en 1901, dependiente del obispado de Ancud, y al Vicariato Apostólico de Magallanes en 1916. La diócesis de Punta Arenas fue creada en 1947<sup>48</sup>.

Más controvertida del punto de vista local fue el cambio de régimen aduanero. Magallanes había sido designado puerto libre en 1868. Operaba como un mundo aparte al punto de que el movimiento portuario de Punta Arenas estuvo excluido de las estadísticas nacionales hasta 1903. La aduana de Punta Arenas solo se estableció en 1912. Su creación tuvo un triple objetivo: abrir un mercado para los industriales chilenos, frenar el contrabando hacia el resto del país y aumentar los ingresos fiscales. Conforme al arancel de 1916, se exigió el pago de derechos de internación a los artículos alimenticios y otros productos importados que competían con sus congéneres nacionales<sup>49</sup>. Las alzas de los precios en Punta Arenas repercutieron sobre las reexportaciones a la Patagonia argentina, reorientando dicho comercio desde la capital magallánica hacia Buenos Aires. Por su parte la ley de cabotaje argentina de 1910 que reservaba el tráfico entre los puertos del país a naves de bandera nacional llevó a muchos armadores a trasladar las matriculas de sus naves a puertos trasandinos<sup>50</sup>.

El encarecimiento de la vida en Magallanes por efecto de la aplicación de aranceles se hizo tanto más gravoso a medida que empeoraba la economía regional. Las protestas de los magallánicos no lograron revertir totalmente la medida y un nuevo arancel promulgado en 1928 limitó la lista de productos de internación libre, si bien para los demás artículos se estableció una rebaja del 85% respecto de lo que se cobraba en el resto del país<sup>51</sup>. Las presiones magallánicas para un régimen de excepción aduanera lograron su cometido en 1956, cuando una nueva ley le devolvió la condición de puerto libre, incluyendo la posibilidad de importar artículos calificados de suntuarios. La situación

<sup>48</sup> Carlos Oviedo Cavada, *Los obispos de Chile 1561-1978*, Santiago, Editorial Salesiana, 1979, 219.

<sup>49</sup> Ricardo Santana F. "El desarrollo del comercio internacional del puerto de Punta Arenas (Chile), 1905-1914" *Magallania*, vol. 45, (1) 2017, 35-46 especialmente páginas 43-45; Güenaga, *Santa Cruz y Magallanes* 47; Martinic, *Historia de la región magallánica*. II p 907; Santana, "Desarrollo del comercio", 41-43; Ley 3.066 de 10-4-1916. file:///C:/Users/jcouy/Downloads/LEY-3066\_10-ABR-1916.pdf. Consultado 22-5-2020.

<sup>50</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, II, 907, 924-925; Santana, "Desarrollo del comercio", 44-46.

<sup>51</sup> Ley N° 4.321 de 27-2-1928, <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=24660>. Consultado 22-5-2020. Véase también la Ley N° 5.142 de 10-3-1933 que excluye a Magallanes del recargo del 50% sobre los derechos de aduana vigentes. <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=25039&idVersion=1933-03-11>. Consultado 31-3-2020.

se mantuvo con variantes en los años siguientes hasta comienzos de la década de 1960<sup>52</sup>. Con todo, la mayor carestía de la vida en Magallanes parece haber sido una constante, un hecho que era reconocido en las esferas de gobierno al otorgar asignaciones de zona a los funcionarios destinados a esa provincia, y en menor medida a otras zonas remotas del país.

Los cambios en la economía regional también implicaron un fortalecimiento de los lazos con el resto de Chile. La actividad ganadera, otrora preponderante, estaba orientada mayormente a la exportación de lana y carnes al extranjero, mientras que la explotación del petróleo desarrollada a partir de los años 40, tenía su mercado natural en el centro del país<sup>53</sup>.

La extensión del aparato estatal a partir de la década de 1930 implicó la apertura de oficinas públicas en la región lo que fortaleció los vínculos con el centro del país. Junto con este influjo de funcionarios y profesionales, hubo una emigración de la zona por razones económicas dando origen a lo que Mateo Martinic describe como un proceso de “desmagallanización progresiva que debilitaría la identidad regional”<sup>54</sup>. Magallanes fue perdiendo algo de su carácter de sociedad de frontera, lo que se refleja en una creciente proporción de mujeres, la que pasa de un 39,7% de la población total en 1920 a 46,1% en 1952<sup>55</sup>. La afluencia de funcionarios sumada al impacto del componente de población extranjera y su descendencia, favoreció el desarrollo de una clase media<sup>56</sup>. De acuerdo a un estudio sobre el tema, el estrato social medio representaba el 17,5% de la población de Magallanes, comparado con el 13,8% a nivel nacional<sup>57</sup>.

#### LAS BARRERAS GEOGRÁFICAS

Los obstáculos para la integración de Magallanes obedecen en buena parte a la geografía. Escribiendo en 1951 el geógrafo Gilbert J. Butland se refiere al “Chile atlántico”, como una cuarta región natural junto al Chile desértico, el Chile Mediterráneo y el Chile forestal. Ella abarca “el territorio a ambos lados

<sup>52</sup> Ley 12.008 de 23-2-1956, file:///C:/Users/jcouy/Downloads/cartola.pdf. Consultado 2-6-2020. Martinic, *Historia de la región magallánica*, II, 1164-1175.

<sup>53</sup> Centro de Planeamiento, *Desarrollo*, 98-106, 215 y 304.

<sup>54</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, II, 1208.

<sup>55</sup> República de Chile, *XII Censo general de población y I de vivienda. Levantado el 24 de Abril de 1952*. Santiago, Servicio Nacional de Estadística y Censos, 1956, tomo I, 40.

<sup>56</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, II, 961-961.

<sup>57</sup> Ismael Silva Fuenzalida, “La situación social de Magallanes”, en Centro de Planeamiento, *Desarrollo*, 244.

del Estrecho al este de la cordillera de los Andes. Incluye las planicies del norte de Tierra del Fuego, la Patagonia austral vecina a Argentina y los valles interiores de Aysén. En muchos aspectos está más orientada hacia el Atlántico y a la vida económica argentina, aunque la conexión política con Chile es fuerte<sup>58</sup>. El peso de la geografía favorecía las relaciones interpatagónicas, más allá de la creciente presencia estatal a uno y otro lado de la frontera<sup>59</sup>. Resulta sintomático el caso de las comunicaciones telegráficas entre Punta Arenas y el exterior. Estas se habían inaugurado en 1902 a través de Río Gallegos y Buenos Aires, mientras que con el resto de Chile debieron esperar hasta 1914 cuando entró a funcionar una estación de radiotelegrafía<sup>60</sup>.

En cuanto al transporte de personas y mercaderías entre Magallanes y el resto de Chile, el principal, si no el único medio, era la vía marítima. El ocaso de la navegación por el extremo austral de Sudamérica no afectó, por entonces, el volumen total del tráfico por Punta Arenas, cuya caída coincide con las vicisitudes de la economía regional durante las décadas del 30 y 40<sup>61</sup>.

Aunque Magallanes se ha ido dotando de una buena red de caminos, la geografía presenta serios obstáculos para las comunicaciones por tierra con el resto de Chile. La depresión intermedia, el eje caminero de Chile central, se hunde en el mar en el seno de Reloncaví; para viajar por tierra desde el sur sigue siendo necesario atravesar territorio argentino hasta el paso Pérez Rosales o, si se quiere evitar una travesía lacustre, hasta la altura de Osorno. Se ha buscado superar esta dificultad, con las limitaciones del caso, a través de la carretera austral, cuya construcción se inició oficialmente en 1976, la que se complementa con un servicio de transbordadores.

Un paso importante en el acercamiento de Magallanes al resto del país fue el establecimiento de un servicio aéreo regular entre Punta Arenas y Santiago. Los primeros vuelos comerciales entre ambas ciudades se remontan a los años 1945 y 1946 y el servicio regular de la Línea Aérea Nacional se inauguró en enero de 1947. Durante el segundo gobierno de Carlos Ibáñez, dicha empresa dispuso vuelos diarios para esta ruta y en mayo de 1956 se inauguró el aeropuerto de Chabunco lo que permitió recibir aeronaves de mayor tamaño con más capacidad y velocidad<sup>62</sup>.

<sup>58</sup> Gilbert J. Butland. *Chile, An outline of its Geography, Economics and Politics*. Third edition, Westport, Ct., Greenwood Press publishers, 1956, 11.

<sup>59</sup> Al respecto véase Martinic, *Historia de la región*, II 1052-1053.

<sup>60</sup> Martinic, *Historia de la región magallánica*, II, 894-895.

<sup>61</sup> Para las cifras anuales véase el *Anuario Estadístico de la República de Chile*.

<sup>62</sup> Isidoro Vázquez de Acuña, *Las vías de comunicación y transportes australes*, Vaduz-Santiago, Anstalt Aconcagua Verlag, 1999, 138-139; además véase <https://www.elmostrador.cl/merca->

## LOS DESAFÍOS

Durante cinco siglos, la relación de Chile central con la región de Magallanes ha oscilado entre la pertenencia y el abandono. Desde los inicios de la presencia española en el país ha sido considerada como parte del territorio nacional pero su integración ha sido lenta y azarosa, por efectos de la geografía y la distancia. Sin perjuicio del fortalecimiento de los vínculos político administrativo y económico y las mejoras en las comunicaciones, Magallanes sigue ocupando una situación relativamente tangencial pese a su importancia geopolítica. Este aislamiento ha creado un fuerte espíritu regionalista en Magallanes. Algunos tienen sus habitantes cuando se consideran un tanto abandonados, o ajenos a las preocupaciones de los gobiernos en Santiago, un sentimiento que, por lo demás, comparten otras provincias.

El reforzamiento de la presencia chilena en la zona resulta tanto más necesario en la medida que Argentina mantiene un vivo interés en expandirse por las tierras al sur del Estrecho, un estado de cosas que, en 1978, llevó a ambos países al borde de la guerra. La conmemoración de los 500 años del descubrimiento del Estrecho es una buena oportunidad para volver la atención sobre Magallanes y su región, y desarrollar su rico potencial en beneficio de la comunidad local y del país entero.

dos/2016/02/15/se-cumplen-70-anos-del-primer-vuelo-comercial-que-unio-punta-arenas-con-santiago/ y <https://www.dgac.gob.cl/6756-2/> consultado 5-6-2020.

## CONTRIBUCIÓN DEL VIAJE DE CIRCUNNAVEGACIÓN DE MAGALLANES - ELCANO AL CAMBIO DE LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DEL MUNDO

por

*José Ignacio González Leiva*<sup>1</sup>

### RESUMEN

*En el contexto del cambio de la imagen de la tierra que se manifiesta en las representaciones cartográficas del mundo, como consecuencia de los grandes descubrimientos geográficos de finales del siglo XV y principios del siglo XVI, el viaje de circunnavegación a la tierra realizado por Fernando de Magallanes y Sebastián Elcano, entre 1519 y 1522, tiene un papel muy destacado en el progreso de este proceso. Su importancia radica en el hecho de haber contribuido a dejar en evidencia la existencia de un nuevo continente independiente de Europa, África y Asia; la unión de todas las aguas del planeta y extensión del Océano Pacífico, así como también la confirmación de la esfericidad de la tierra y su extensión, hechos todos que luego de su viaje, son registrados en la cartografía universal. Previo a este magno acontecimiento, había comenzado, paulatinamente, a dejarse atrás la imagen cartográfica del mundo impuesta desde la Antigüedad por Claudio Tolomeo, para dar paso a una nueva que arranca con el mapa de Juan de la Cosa de 1500, se afianza con el de Diego Ribeiro de 1529 y, se consolida definitivamente con la que generan casi al mismo tiempo, Gerard Mercator en 1569 y Abraham Ortelius en 1570.*

**Palabras clave:** *imagen cartográfica de la tierra, descubrimientos geográficos, planisferios.*

### ABSTRACT

*In the context of the change in the image of the earth that is manifested in the cartographic representations of the world as a consequence of the great geographical discoveries of the late fifteenth and early sixteenth centuries, the circumnavigation journey made by Fernando Magallanes and Sebastián Elcano, between 1519 and 1522, has a very important role in the progress of this process. Its importance lies in the fact that it has contributed to put into evidence*

<sup>1</sup> Doctor en Geografía. Pontificia Universidad Católica de Chile. Correo electrónico: [jigonzal@uc.cl](mailto:jigonzal@uc.cl)

*the existence of a new continent independent from Europe, Africa and Asia; the connection of all the waters of the planet and extension of the Pacific Ocean, as well as the confirmation of the spherical shape of the earth and its extension, all facts that after their trip, are registered in the universal cartography. Prior to this great event, it had gradually begun to leave behind the cartographic image of the world imposed by Claudio Tolomeo since the ancient times, to make way for a new one that starts with the map of Juan de la Cosa from 1500, strengthens with the one from Diego Ribeiro in 1529 and definitively consolidates with the one generated almost at the same time by Gerard Mercator in 1569 and Abraham Ortelius in 1570.*

**Key words:** *cartographic image of the earth, geographical discoveries, planispheres.*

## INTRODUCCIÓN

En la medida que el hombre fue ampliando su horizonte geográfico, principalmente a través de una serie de exploraciones hacia lugares ignotos, nuevos territorios se incorporaron en sus registros y consecuentemente con una mayor información, la imagen cartográfica que se disponía de la tierra fue cambiando, a veces lentamente y otras con mayor rapidez. Este cambio fue especialmente significativo durante la época de los grandes descubrimientos geográficos, oportunidad en la que se dispuso de nuevos antecedentes territoriales, sin embargo, muchos de estos fueron celosamente resguardados por quienes los poseían, como medida de protección de sus potenciales competidores, lo que impidió regularmente el tener acceso a dicha información. No obstante, como consecuencia de filtraciones u otros subterfugios, llegaron a ser conocidos y se plasmaron en representaciones cartográficas específicas de los nuevos lugares, pero sobre todo en aquellas en que se muestra la tierra en su totalidad, como son los mapamundis, planisferios y globos terráqueos.

Hacia fines del siglo XV y primeras décadas del siglo XVI, es decir, entre 1488 y 1522, período aunque breve dentro de la historia de la humanidad, tiene lugar una sucesión de hechos que van a incidir significativamente en el cambio de la imagen cartográfica de la tierra, lo cual es consecuencia directa de una serie de descubrimientos geográficos, dentro de los cuales tiene un valor destacado el viaje emprendido alrededor del mundo por Fernando Magallanes y Sebastián Elcano. En este cambio radical en la representación de la figura de la tierra, participan tanto exploradores como cosmógrafos, geógrafos y cartógrafos, especialmente, aquellos que se encontraban al servicio de las coronas de España y Portugal. En efecto, el inicio de este período está marcado por el año 1488, en el que el portugués Bartolomé Días alcanza y logra dar la vuelta al Cabo de Buena Esperanza en el sur de África, hecho que será seguido por otros dos grandes

eventos patrocinados por la corona hispana; el descubrimiento de América por parte de Cristóbal Colón en 1492 y la culminación del viaje de circunnavegación a la tierra, a través del Estrecho de Magallanes, por parte de Magallanes y Elcano en 1522. Estos nuevos conocimientos acerca de la tierra, “recogidos en las relaciones de viajes y descubrimientos y las descripciones de las regiones descubiertas contribuyeron a configurar una nueva imagen de la tierra”<sup>2</sup>, las que serán recogidas por las representaciones cartográficas que van incorporando los nuevos territorios descubiertos. A decir de María Luisa Martín-Merás, “en un espacio de tiempo increíblemente corto y en menos de 25 años el mundo conocido de los europeos se ensanchó de manera sorprendente”<sup>3</sup>.

Un conjunto de mapas, mapamundis, planisferios y globos terráqueos, confeccionados por cartógrafos de diferentes nacionalidades europeas, van dando cuenta de este cambio durante aquella época y sientan las bases para una nueva representación de la tierra en la cartografía universal. El hecho de que sea una secuencia de diversos mapas, es porque el cambio en la representación cartográfica del mundo no es algo que ocurra de un momento a otro, ello es consecuencia de las modificaciones que diversos cartógrafos van introduciendo en sus mapas, los que a su vez sirven de base a otros. La serie se inicia con el mapamundi de Juan de la Cosa del año 1500, levantado por el marino español que formó parte de la tripulación que acompañó a Colón en su segundo viaje a América en 1493 y 1494 y que se reconoce como el primero en incorporar el mundo americano en un mapa, aunque posiblemente sin tener consciencia que se trataba de un nuevo continente. La serie, para estos efectos, tiene un cambio de importancia con el planisferio de Diego Ribero de 1529, portugués al servicio de España, cuyo mapa se encamina a mostrar una nueva imagen de la tierra, al representar, de manera inequívoca el mundo con sus cuatro continentes conocidos hasta ese momento, hasta llegar a la que imponen, casi al unísono, Gerard Mercator en 1569 y Abraham Ortelius en 1570, lográndose de este modo el reemplazo definitivo de la imagen cartográfica del mundo impuesta por el alejandrino Claudio Tolomeo. El nuevo mapamundi que surgirá en la época moderna será el:

Resultado de los viajes portugueses, españoles e ingleses reemplazando lo desconocido con nuevas costas, nuevos mares, nuevos continentes. Ciertamente carecía

<sup>2</sup> Horacio Capel, Luis Ortega, *Las nuevas geografías*, Salvat, Barcelona, 1982, 11.

<sup>3</sup> María L., Martín-Merás, “La carta de Juan de la Cosa: interpretación e historia”, en, *Monte Buciero*, Santona, V4, 2000, 71.

de detalles y precisión; no obstante, es un mapa que encontramos hoy todavía familiar y totalmente diferente de las imágenes medievales del mundo<sup>4</sup>.

#### CAMINO HACIA UNA NUEVA IMAGEN DE LA TIERRA

Con anterioridad a la vuelta del Cabo de Buena Esperanza por Bartolomé Días y del descubrimiento de América por Cristóbal Colón, la imagen del mundo de la que se disponía era la que se había construido a partir de lo señalado por Claudio Tolomeo (90 a. C. - 180 d.C.) en del siglo II d.C., la que gracias a su preservación por parte de los árabes fue transmitida a occidente y redescubierta a principios del siglo XV, representación en la que la tierra se emplazaba en una extensión de 180° y, cuyo ecúmene se situaba entre el estrecho de Gibraltar por el oeste y China por el este. La autoridad cartográfica de Tolomeo era indiscutida y mantuvo su vigencia hasta bien entrado el siglo XVI, incluso, luego de la circunnavegación del sur de África, donde se demostró que el océano Índico no era un mar interior rodeado de tierra, sino que abierto. No obstante, gran parte de los cartógrafos siguieron mostrando dicho océano como un mar cerrado al estilo de lo impuesto por Tolomeo.

Cabe consignar también que navegantes portugueses y españoles antes del 1500, ya habían hecho importantes contribuciones a la confección de mapas más allá de su entorno inmediato, mediante la identificación de la línea de la costa occidental de África, lo que había ayudado de manera significativa a dejar de lado la navegación de cabotaje que se practicaba en el mar mediterráneo y aventurarse a navegar, por el mar abierto del océano Atlántico. Esto trajo como consecuencia, entre otras cosas, de un perfeccionamiento en el arte de navegar por parte de los pilotos con otros instrumentos, además de la brújula, así como también la construcción de naves apropiadas para enfrentar corrientes marinas y diversos regímenes de vientos, lo que implicó sustituir la clásica galera del mediterráneo por la carabela. A todo lo anterior, se debe añadir los progresos que la ciencia astronómica aportó a la navegación por medio de la determinación de la latitud en alta mar, mediante la observación de los cuerpos celestes a través de la adaptación del astrolabio náutico, el cuadrante en los barcos, además de la brújula<sup>5</sup>. Como producto de ello, la cartografía náutica experimentó un desarrollo notable durante la primera mitad del siglo XVI, en el que la cons-

<sup>4</sup> George, Kish, *La carte image des civilisation*, Seuil, París, 1980, 41.

<sup>5</sup> Carmen Líte M., Ana Herrero V., Francisca Sanchis B., *Geografía y Cartografía Renacentista*. Akal S.A., Madrid, 1992, 22.

trucción de los mapas adquirió un carácter más científico, por el hecho de contar ahora de un elemento facilitador para la navegación en la mar abierta, como fue el poder disponer de escala de latitudes en las cartas.

Por otra parte, es importante señalar que con el propósito de atender las necesidades que las empresas de navegación y los descubrimientos geográficos requerían, tanto Portugal como España crean organismos especialmente destinados a cumplir con dichos propósitos. En el caso de España, será la Casa de Contratación de las Indias de Sevilla, la que se instala en 1503 y estará a cargo del Piloto Mayor, quien velará por la preparación de los pilotos que se dirigían a las indias, tanto en el arte de navegar como en materia cartográfica, en consideración a que tales funcionarios debían estar capacitados para el uso de los instrumentos de navegación, así como también para actualizar el Padrón Real, carta base del mapa del mundo en la que se incorporaban los nuevos descubrimientos geográficos de los castellanos y por lo tanto, en constante actualización. Esta carta era el modelo que seguía la Casa de Contratación y sobre la cual se confeccionaron una serie de mapas de la tierra. Destacados navegantes y descubridores ocuparon el cargo de Piloto Mayor: Américo Vespucio, Juan Díaz de Solís y Sebastián Caboto, entre otros. Con el tiempo y de acuerdo a las nuevas necesidades, se separó sus funciones; mientras el cosmógrafo tuvo a su cargo la confección de las cartas náuticas y la fabricación de los instrumentos de navegación, el catedrático de Cosmografía tuvo a su haber la enseñanza de la teoría de la navegación<sup>6</sup>. De igual modo, Portugal, desde los tiempos de Enrique el Navegante (1394-1460), inicia una política de exploración y viajes en las costas occidentales de África que culmina como se ha señalado previamente, con la vuelta al Cabo de Buena Esperanza por Bartolomé Días en 1488.

Hacia el 1500, se instala en Portugal un cuerpo conocido como Armazén da Guiné, o más tarde, Armazén da Guiné, Mina e Índia, una de cuyas funciones era actuar como centro cartográfico de los viajes de los portugueses a ultramar<sup>7</sup>.

Esta entidad cartográfica portuguesa recibió también el nombre de Casa de la Índia de Lisboa<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Martín-Merás, *op. cit.*, 73.

<sup>7</sup> David, Buisseret, *La revolución cartográfica en Europa, 1400-1800*, Paidós, Barcelona, 2004, 97.

<sup>8</sup> Capel, Ortega, *op. cit.*, 10.

IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA TIERRA DE CLAUDIO TOLOMEO

Como se señaló con anterioridad, la gran autoridad cartográfica desde la Antigüedad y por cierto previa a los grandes descubrimientos geográficos, era el astrónomo, geógrafo y cartógrafo alejandrino Claudio Ptolomeo, redescubierto en occidente a inicios del siglo XV. Ptolomeo como geógrafo y cartógrafo es el autor de la reconocida *Geografía* o *Guía geográfica*, una descripción del mundo, que circula primeramente manuscrita y luego impresa. A partir de dicha obra se habrían confeccionado por parte de Nicolaus Germanus, una serie de mapas particulares de las grandes regiones y países de la tierra conocidos en su época, así como también un mapa general del mundo o mapamundi. Muchos de los mapas regionales de Tolomeo fueron actualizados o modificados durante el siglo XVI, en la medida que se reunieron nuevos antecedentes de los territorios que allí se representaban, entre otros España, Francia e Italia, dando origen así a las denominadas Tabulas Novas o Mapas Modernos, los que se iban incorporando a las nuevas ediciones del trabajo de Tolomeo. Sin embargo, su mapa del mundo, permaneció prácticamente inalterable, en cuanto a la forma y diseño, en las numerosas ediciones que se siguieron publicando de su obra hasta bien entrado el siglo XVI. Este mapamundi, muestra la imagen del mundo concebida por Tolomeo y aceptada sin contrapeso, el que se representa habitualmente por medio de una proyección seudo cónica o cónica, con su correspondiente red de paralelos y meridianos, además de la línea de los trópicos y del ecuador. En su mapa, el mundo se desarrolla de este a oeste por 180°, de manera compacta y donde África y Asia figuran formando un solo bloque unidas por la costa meridional, de manera que el Océano Índico aparece como un gran mar interior rodeado de tierra, el que sirve de límite sur, mientras que, por el norte, llega hasta las proximidades del Ártico. Fig. N° 1.

Fig. Nº 1. Mapamundi de la *Geographia* de Tolomeo, conservado en la Biblioteca Apostólica Vaticana. Es el modelo de la imagen del mundo que impera antes de los grandes descubrimientos geográficos



#### PLANISFERIOS, MAPAS Y GLOBOS TERRÁQUEOS QUE CONTRIBUYEN A CAMBIAR LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA TIERRA

La primera representación cartográfica que comienza a introducir cambios en la imagen de la tierra es el mapa de Juan de la Cosa del año 1500. Se encuentra depositado actualmente en el Museo Naval de Madrid y tiene la particularidad de mostrar por primera vez el área de América a la que llegó Cristóbal Colón, donde se aprecia la localización de las islas del Caribe, desde Trinidad a Cuba, con una notable precisión. Hacia el norte, los territorios descubiertos por los ingleses, identificados con sus banderas y, hacia el sur, se indica mediante las banderas castellanas los territorios pertenecientes a España. Destaca en un recuadro la imagen de San Cristóbal, Patrono de los Navegantes y cubre, además, el denominado Viejo Mundo, en el que se incluye Europa, África y parte de Asia, siguiendo el esquema de Tolomeo. Fig. Nº 2.

El mapa está confeccionado en el estilo portulano, condición propia de la cartografía náutica empleada en la navegación de cabotaje dentro del mar mediterráneo durante la Edad Media, los que eran levantados por los marinos basadas en la brújula, con la indicación de los puertos del mediterráneo y las líneas de rumbos a partir de las rosas de los vientos. Los centros más importantes en la confección de mapas portulanos estuvieron localizados tanto en España como en Italia.

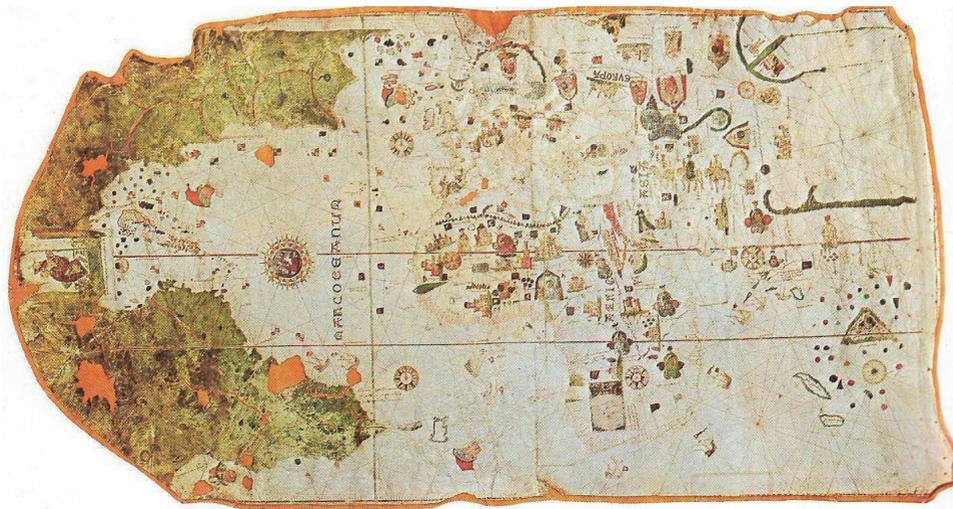
En el contexto del cambio en la imagen cartográfica del mundo, la que se irá produciendo como consecuencia del descubrimiento de nuevas áreas, el mapa de Juan de la Cosa constituye un mapa de transición en cuanto a la incorporación de nuevos territorios que se añaden en las representaciones cartográficas globales. Lo anterior, en consideración a que como lo señala acertadamente María Luisa Martín Merás, cuando alude al área que abarca este mapa, dice que al no representar la parte de China continental y Japón y terminar en la península de la India, es solo una carta parcial del mundo conocido, ya que para ella: “no es un mapamundi en el sentido tradicional del término y tal como son los de Tolomeo en esa misma época sino una carta universal”<sup>9</sup>. Por otra parte, se puede añadir a lo anterior que su autor, al no identificar los territorios que se representan en su carta hacia el oeste como nuevos y, considerarlos como parte de Asia, porque así lo estimó tanto Cristóbal Colón como sus acompañantes, entre los que se encontraba Juan de la Cosa, refuerza la idea de considerarla como una carta de transición en el camino hacia el cambio de imagen cartográfica del mundo y, además, porque el mapa mantiene todavía una serie de rasgos del mapamundi de Tolomeo, del Atlas Catalán y del Globo de Martín Behaim. Por lo tanto, su trascendencia está en el hecho de haber iniciado la “ruptura con la representación contemporánea del mundo, partiendo en dos el continente asiático para situar un territorio perteneciente a la corona española en el oeste del mapa”<sup>10</sup>. Con todo, el mapa de Juan de la Cosa, es “el prototipo de toda la cartografía de la Casa de Contratación”<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> *Ibid*, 78.

<sup>10</sup> Miguel Á, Castillo, “América en la cartografía del siglo XVI (1500-1556) (I), en, *Quiroga*, 13, Madrid, 19.

<sup>11</sup> Martín-Merás, *op. cit.*, 74.

Fig. Nº 2. Carta de Juan de la Cosa, en la que se muestran los descubrimientos de los viajes de exploración llevados a cabo por los castellanos hacia el oeste de Europa.



A partir del mapa de Juan de la Cosa, historiadores de la cartografía consideran la existencia de una serie de mapas que descienden de él, confeccionados por cartógrafos tanto de origen español como portugués, entre los cuales se encuentran el mapa de Nicolás Caverio o Canerio del año 1502, depositado actualmente en la Biblioteca Nacional de París, con evidentes similitudes a los de Alberto Cantino y el Kunstman II, especialmente en su nomenclatura<sup>12</sup>. De estos el de Alberto Cantino de 1502, guardado en la Biblioteca Estense de Módena, concentra un mayor interés por el hecho de ser una de las primeras cartas de navegación transatlánticas europeas de la época de los descubrimientos, elaborada por el centro de navegación portugués, Casa de Indias portuguesa y, aunque basada en la carta de Juan de la Cosa, presenta notables mejoras, especialmente en lo referente a la información de los territorios bajo el dominio de Portugal. El área de Brasil y las Antillas se representa en una escala más grande que el resto del mapa, diferenciando los territorios pertenecientes al rey de España y Portugal, de acuerdo con lo estipulado por el tratado de Tordesillas de 1494, por el que España y Portugal se repartían el mundo en dos mitades, cuya línea de demarcación se muestra también por primera vez en un

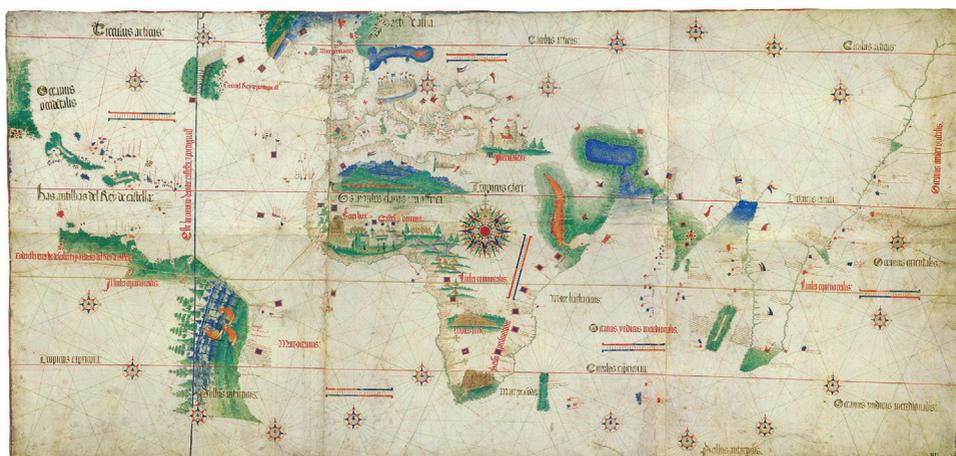
<sup>12</sup> Carlos, Sanz, *Mapas Antiguos del Mundo*, Gráficas Yagües Madrid, 1961, 64.

mapa. La costa de África y de la India están muy bien representadas, por lo que “el mapa de Cantino y las cartas a él asociadas, representan de manera clara y precisa el concepto del mundo y la idea de América que tenían los cartógrafos portugueses”<sup>13</sup>. Fig. N° 3.

Cabe hacer notar que, a pesar de la gran cantidad de viajes de exploración realizados durante esta época, se han conservado pocas cartas originales de los portugueses anteriores a la carta de Cantino, probablemente sea consecuencia del secretismo propio de la monarquía portuguesa para resguardarse de lo que pudiese ser de valor para una potencia extranjera rival.

En lo referente al cambio en la imagen cartográfica del mundo, al igual que el mapa de Juan de la Cosa, el de Nicolás Caverio o Canerio; el de Alberto Cantino es también una carta de transición en lo que será la implantación de una nueva imagen, hasta que América no se incorpore en la cartografía como el cuarto continente de la tierra. No obstante, lo anterior, hay que relevar la valiosa información que el mapa proporciona de los territorios bajo el dominio portugués, tanto en la costa noreste del Nuevo Mundo, África y el extremo oriente, los que serán contantemente utilizados por otros cartógrafos en las representaciones posteriores del mundo.

Fig. N° 3. Carta del mundo de Alberto Cantino, en la que se muestra la concepción del mundo por parte de los portugueses con los nuevos territorios descubiertos. Se marca la línea del tratado de Tordesillas de 1494, por la que España y Portugal se dividen la tierra.



<sup>13</sup> Castillo, *op. cit.*, 22.

En la progresión de mapas que muestran el mundo en la época de los viajes de exploración y descubrimientos geográficos, se encuentra el denominado “Contarini – Roselli”, del año 1506, diseñado por Mateo Contarini y grabado por Francisco Roselli, depositado en la Biblioteca Británica de Londres. Fig. N° 4. Tiene entre otros aspectos, el mérito de ser “el primer mapa impreso, que representa la superficie de la Tierra, después de los descubrimientos transatlánticos españoles, y de las exploraciones en África y Asia por los navegantes portugueses”<sup>14</sup>, respondiendo así a los requerimientos del público letrado que ansiaban disponer de información más exacta de aquella que proporcionaban las cartas manuscritas<sup>15</sup>.

Se encuentra dibujado sobre una proyección cónica, en la que los paralelos forman círculos concéntricos y los meridianos son líneas rectas que convergen en el polo. Aunque mantiene el esquema de Tolomeo para la representación del mundo, incorpora los nuevos descubrimientos de Colón, pero unido todavía en su parte septentrional al continente asiático, lo que refuerza la idea que se tenía aún por parte de los cartógrafos de su época, de que estas tierras no constituían un área independiente de Europa y Asia. Por ello, Groenlandia y Terranova están unidas al nordeste de Asia, aunque se deja en claro, mediante una leyenda, que estas tierras fueron descubiertas por navegantes al servicio del rey de Portugal. Hacia el oeste y el centro del mapa se localizan los descubrimientos españoles. Al sur está dibujada una gran masa continental separada que recibe el nombre de Terra Santi Crucis, nombre que los portugueses daban a Brasil. La representación de África, está muy bien lograda, no así la península de la India muy disminuida en extensión y hacia el este, el mapa mantiene, como venía siendo habitual entre los cartógrafos de la época, el diseño de Tolomeo.

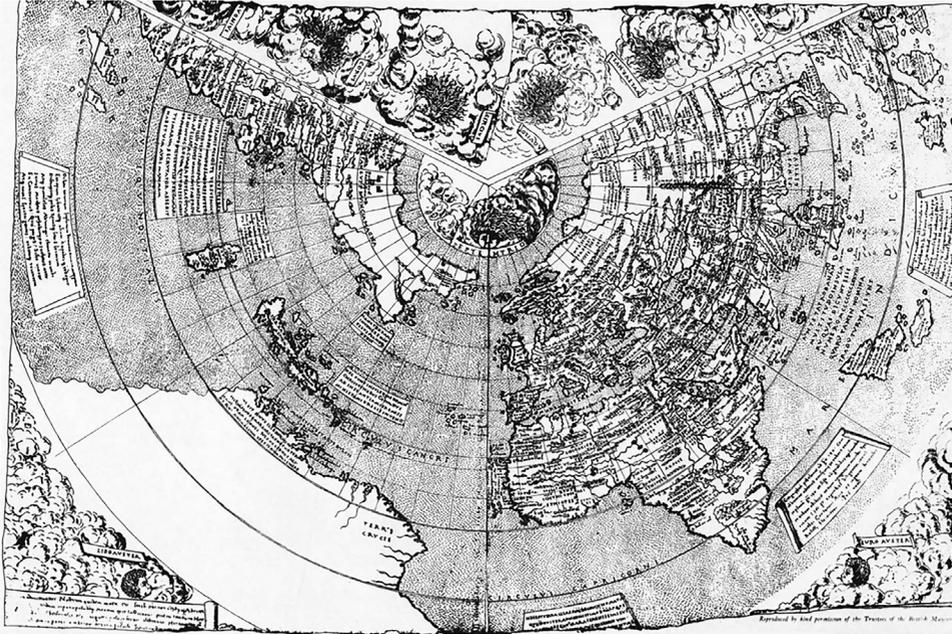
En cuanto a la importancia que este mapa tiene en el cambio de la imagen cartográfica del mundo, esta se encuentra en el hecho de que, al utilizar su autor una proyección cónica para representar la superficie de la tierra en un plano, refuerza la idea de su esfericidad, pero sigue siendo un mapa de transición, porque con el diseño que utiliza para mostrar los nuevos territorios que figuran en él, contribuye a “redoblar la concepción de Colón, ahora gráficamente, de suponer la tierra firme de Asia como parte principal de sus descubrimientos”<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> Sanz, *op. cit.*, 80.

<sup>15</sup> Kish, *op. cit.*, 43.

<sup>16</sup> Sanz, *op. cit.*, 84.

Fig. Nº 4. Mapa universal de Contarini-Roselli, 1506, primer mapa impreso, luego de los descubrimientos transatlánticos españoles y de las exploraciones de los portugueses en África y Asia.



De gran relevancia en el avance hacia una nueva imagen cartográfica del mapa del mundo, es el planisferio confeccionado por Martín Waldseemüller el año 1507, actualmente depositado en la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos, confeccionado sobre una proyección cordiforme. Fig. Nº 5. Este planisferio, junto con un globo terrestre extendido, forman parte de su obra *Cosmographiae Introductio*<sup>17</sup>. Las piezas cartográficas de Waldseemüller, corresponden a un planisferio impreso de grandes dimensiones, formado por doce planchas de 45,5 x 62 cm. cada una, el que tuvo un tiraje de 1.000 ejemplares y, un globo terrestre. En ellos se representa el mundo conocido hasta entonces y se muestran las tierras descubiertas recientemente, la que su autor identifica, a la parte sur del hemisferio occidental, con el nombre de América, el que le es dado por su autor, en honor a quien estima que la había descubierto, Américo Vesputio. En consecuencia, se utiliza en ellos por primera vez el nombre de América,

<sup>17</sup> *Ibid.*, 87.

para identificar un cuarto continente que aparece separado de Asia y rodeado de agua<sup>18</sup>. Se estima que con la edición del mapa de Waldseemüller culmina el proceso de la invención de América en que haciendo uso de elementos epicartográficos como es en este caso, con una orla en la parte superior y central del mapa, se muestra en un mapamundi los dos hemisferios, en uno de los cuales se representa Europa, Asia y África acompañados de la figura de Claudio Tolomeo, y en el otro, se muestra América, el océano Pacífico y Asia junto a la figura de Américo Vespucio<sup>19</sup>. Tanto el planisferio de grandes dimensiones como el globo de Waldseemüller, nos entrega la configuración del mundo moderno tal como él lo concebía, donde:

la palabra América ocupa un lugar central a la altura de la vista, detalle que por sí solo justifica el éxito de esta denominación; efecto que, multiplicado por mil, que fueron los ejemplares estampados y permanentemente expuestos, nos da una idea de la rápida divulgación del nombre impuesto al nuevo continente<sup>20</sup>.

El cambio que provoca en la representación cartográfica de la imagen de mundo, luego de la publicación, tanto del mapa como del globo de Waldseemüller de 1507, será de la mayor trascendencia para los círculos ilustrados europeos, por el hecho de introducir no solo un nuevo territorio en el mapa del mundo con un nombre propio, sino que además por estar, “inventando un mar que viajaría desde la orilla del poniente, todavía para alcanzar, hasta las estribaciones de la China”<sup>21</sup>, separando de este modo, Europa de Asia, hecho que alterará notablemente la concepción habitual que se tenía de la imagen de la tierra, lo que podría deberse solo a la imaginación del cartógrafo o bien corresponder a un hecho real. Este impacto será todavía mucho mayor para el hombre común de la época, en un momento en que el pensamiento mayoritario, concebía a la superficie de la tierra como plana<sup>22</sup>.

Por otra parte, no es menor el hecho de que al tener que considerar la existencia de un nuevo continente en la superficie terrestre, siguiendo lo mostrado en el mapa del mundo de Waldseemüller, una nueva visión del mundo comen-

<sup>18</sup> Castillo, *op. cit.*, 17.

<sup>19</sup> *Ibid.*, 22, 23.

<sup>20</sup> Jesús, Varela Marcos, “Martín Waldseemüller y su planisferio del año 1507: origen e influencias”, en, *Revista de Estudios Colombinos*, N° 3, Valladolid, 2007, 12.

<sup>21</sup> José García Redondo, “La percepción histórica del inmenso azul: modelos de representación en la cartografía del océano Pacífico”, en, Rafael Sagredo y Rodrigo Moreno (ed.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Salesianos, Santiago, 2014, 23.

<sup>22</sup> Varela, *op. cit.*, 13.

zará a concebirse entre los cartógrafos, tanto por la extensión de la tierra como por el sistema de representación cartográfica que se deberá utilizar en los mapamundi y planisferio, mostrando su esfericidad.

Fig. N° 5. Planisferio de Martín Waldseemüller de 1507, el primero en designar con el nombre de América al territorio que separa Europa de Asia.



Así como los planisferios y mapamundis iban mostrando los nuevos descubrimientos geográficos que contribuyen a lo que será una nueva imagen de la superficie terrestre, los globos terráqueos harán lo propio. En efecto, es lo que ocurre con el mapa en husos (globo terráqueo) publicado junto al planisferio de Martín Waldseemüller en 1507, que forman parte del tratado de la geografía *Cosmographiae Introductio* de dicho autor. Se trata de un globo que muestra los nuevos territorios descubiertos y señala con el nombre de América, aquel que se interpone entre Europa y Asia, rodeado de una gran masa de agua, antes de que se descubriera el Mar del Sur en 1513 y con anterioridad al viaje de Magallanes-Elcano de 1522. Por su parte, el globo terráqueo del geógrafo, matemático, cartógrafo y constructor de globos de Nuremberg Johannes Schöner, del año 1515, representa también un territorio independiente que identifica con el nombre de América, cuya importancia y valor viene dado por su gran similitud con la silueta del continente sudamericano, rodeado de agua y, lo más sorpren-

dente, es que en su límite meridional se muestra un paso de aguas que comunica lo que sería el Pacífico con el Atlántico, en circunstancias que dicho estrecho aún no se descubría en el momento de la construcción del globo. “Lo novedoso de esta pieza cartográfica era que mostraba al Nuevo Mundo con rumbos y contornos notoriamente parecidos a la imagen real que hoy conocemos”<sup>23</sup>. Por lo demás, corresponde a la primera especie cartográfica no hispánica que recogió el hallazgo austral de Magallanes, algo aún no descubierto oficialmente hasta cinco años después, en 1520. Se estima que su constructor habría tenido información de que alrededor de los 40° de latitud sur, existiría un estrecho, el que por su localización podría corresponder al estuario del río de la Plata o al golfo de San Matías. Además, se considera muy factible que dicho globo podría corresponder al que Magallanes le habría presentado al monarca, para sostener su teoría de la existencia de un paso al sur de América que permitiría llegar hasta las islas de las especies<sup>24</sup>.

De igual modo, como el mapamundi del año 1507 de Martín Waldseemüller, tuvo en gran impacto en la configuración e imagen del mundo, su otra representación cartográfica del año 1516, Fig. N° 6, titulada *Carta Marina Navigatoria Portugallen Navigationes*, corresponde a una carta náutica, basada en las exploraciones portuguesas, con gran similitud a las cartas de Cantino (1502) y Caverio (1502), la que vendrá a sembrar un mar de dudas e incertidumbre entre los cosmógrafos, geógrafos y cartógrafos coetáneos, por el hecho de retirar curiosamente el nombre de América, con el que había designado el cuarto continente pocos años antes y, reemplazarlo ahora por el de *Terra Nova*. Para Carlos Sanz, resulta extraño lo anterior, al señalar que:

después de un acierto inicial indiscutible en el mapa de 1507, vuelve Waldseemüller sobre sus pasos y adhiere por completo a la tesis equivocada mantenida por Colón de haber arribado a Cipango y a la provincia de Catayo en Asia<sup>25</sup>.

Dicha situación, responde probablemente a reconocer su error al haber atribuido tal nombre en reconocimiento a quien él estimaba su descubridor o bien, por alguna presión ejercida por los descendientes de Cristóbal Colón que por

<sup>23</sup> Mateo Martinic Beros, *Historia del estrecho de Magallanes*, Editorial Andrés Bello, Santiago, Chile, 1977, 30.

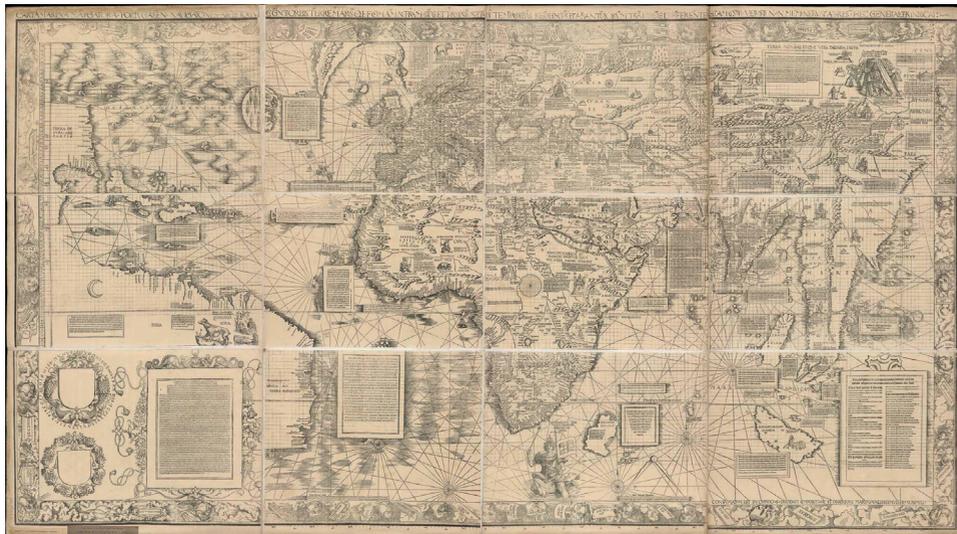
<sup>24</sup> Los mapas y la primera vuelta al mundo. La expedición de Magallanes y Elcano p. 21. [www.ing.es/resources/docs/IGNCnig/catalog\\_expoMadrid2019.pdf](http://www.ing.es/resources/docs/IGNCnig/catalog_expoMadrid2019.pdf). Disponible en Internet. Consultado el 10/5/2020.

<sup>25</sup> Sanz, *op. cit.*, 115-116.

ese entonces pleiteaban por sus derechos establecidos en las Capitulaciones con las autoridades españolas<sup>26</sup>. En busca de una explicación, tampoco habría que dejar de lado, algún requerimiento hecho por parte de Portugal al autor del mapa para su modificación.

Con todo, esta carta marina del Waldseemüller de 1516, representa para la imagen cartográfica del mundo que se venía construyendo, un retroceso de lo avanzado hasta ese momento, al representar la superficie terrestre según lo establecido por Colón. De ahí que la configuración y magnitud que él le asigna a la tierra en su mapa, queda emplazada en una extensión que no cubre los 360°. Por otra parte, es de importancia señalar que entre el mapamundi de 1507 y el de 1516, en el primero el continente americano quedaba separado de Asia por un gran océano, el que ahora solo queda insinuado.

Fig. N° 6. Carta marina de Martín Waldseemüller de 1516, en la que se retrotrae de lo señalado en su planisferio de 1507, al retirar el nombre de América y denominarlo simplemente como “*Terra Nova*”.



En medio de estos avances y retrocesos en el camino hacia una nueva imagen cartográfica de la tierra, se encuentra una carta anónima del año 1519 atribuida

<sup>26</sup> *Ibid*, 117.

a Jorge Reinel y su a padre Pedro Reinel, cartógrafos portugueses que en esos años se encontraban trabajando en la Casa de Contratación de Sevilla, España. Fig. N° 7. El original conocido como Kunstmann IV, se extravió y se conserva una copia realizada por el artista alemán Otto Progel en el año 1836, la que se conserva en la Biblioteca Nacional de París. El valor y relevancia de este planisferio, en relación con el viaje de Magallanes y Elcano, se encuentra en que en él se registran los descubrimientos geográficos realizados tanto por portugueses como por españoles, antes del viaje de circunnavegación y que habría sido la base que tuvo a la vista Diego Ribeiro para confeccionar las cartas náuticas con la que contó la expedición para su periplo alrededor del mundo. De igual modo, en dicha carta se muestra el mar del Sur con la leyenda “mar visto pelos castelhanos”, en referencia al avistamiento de Núñez de Balboa en 1513 y las Molucas en la parte correspondiente a España<sup>27</sup>.

Fig. N° 7. Carta anónima atribuida a Jorge y Pedro Reinel del año 1519, en la que se registra el mundo conocido previo al viaje de Magallanes y Elcano.



<sup>27</sup> Los mapas y la primera vuelta al mundo, *op. cit.*, 23.

LA EXPEDICIÓN QUE CAMBIÓ LA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA TIERRA

La última expedición en la época de los grandes descubrimientos geográficos fue la de Fernando Magallanes y Sebastián Elcano (1519-1522) mediante la cual se llevó a cabo la circunnavegación al mundo en la *Victoria*, único barco de los cinco que constituían la flota que zarpó en agosto de 1519 y que volvió a España en 1522, después de casi tres años de navegación. Entre otros, el propósito del viaje era encontrar una ruta navegando por el Atlántico, desde la península Ibérica hacia el oeste, en busca de las islas de las especias, las Molucas, así como también determinar si estas estaban dentro del área de dominio hispano. El primer objetivo fue logrado finalmente por los expedicionarios y regresan a España al puerto atlántico de San Lúcar de Barrameda, navegando de vuelta por el sur de África; el segundo será motivo de discrepancias entre España y Portugal. Para el viaje de la expedición, los cartógrafos de la Casa de Contratación de Sevilla, Nuño García Toreño y Diego Ribeiro, dibujaron cartas náuticas utilizando los antecedentes que se disponían en el Padrón Real producto de los viajes anteriores al nuevo continente.

Aunque, lamentablemente, ninguna carta de la expedición ha sobrevivido, lo único que perdura es el diario "*Relación del primer viaje alrededor del mundo*" que escribió Antonio Pigafetta, en su condición de cronista de la expedición, donde relata los pormenores del viaje, y que actualmente se encuentra en la Biblioteca Ambrosiana de Milán con un esquiso (bosquejo) del Estrecho de Magallanes. Sin embargo, los nuevos antecedentes que aportaron los miembros sobrevivientes de la expedición, en especial de las características del Estrecho de Magallanes, serán datos valiosos para la confección de mapas actualizados del mundo luego de la primera circunnavegación del globo<sup>28</sup>.

Los resultados logrados por la expedición se enmarcan esencialmente en cuatro ámbitos: económicos, geopolíticos, geográficos y cartográficos. En cuanto a los económicos, la nueva ruta descubierta le permitió a España romper con la hegemonía de Portugal en el comercio de las especias, al tener acceso a las islas Molucas navegando hacia el oeste. Incluso en lo inmediato, después de la vuelta de la única nave, la venta de las especias traídas por la *Victoria* en Amberes, sufragó sobradamente los costes de la expedición<sup>29</sup>. Desde el punto de vista geopolítico, el viaje aseguraba el dominio de España en toda su extensión del Océano Pacífico hasta las Molucas, situación que derivó posteriormente en la

<sup>28</sup> Mateo Martinic Beros, *Cartografía Magallánica, 1523-1945*, Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, Chile, 1999, 24.

<sup>29</sup> Los mapas y la primera vuelta al mundo, *op. cit.*, 43.

necesidad, tanto de España como de Portugal, de establecer la exacta localización del antimeridiano de la línea de demarcación que había fijado el Tratado de Tordesillas, con el propósito de determinar el área de dominio territorial efectivo de ambas potencias. En relación a los resultados geográficos, estos se insertan, por una parte, en el descubrimiento de un paso interoceánico que demostraba la unión de los océanos Atlántico y Pacífico; la comprobación empírica de la esfericidad de la tierra y de su magnitud, así como también la gran extensión del Océano Pacífico. Finalmente, los de orden cartográfico, se vinculan con la entrega de nuevos antecedentes obtenidos por los miembros de la expedición, que permitieron a los cartógrafos de la Casa de Contratación disponer de información actualizada que se incorporó al Padrón Real, tanto de las líneas de costa de América, pero de manera muy especial del curso del Estrecho de Magallanes, antecedentes que contribuyeron notablemente en la modificación de lo que será la nueva imagen del mundo que se va concibiendo por parte de los cartógrafos.

En efecto, el cartógrafo y cosmógrafo Diego Ribeiro quien trabajaba desde el año 1518 en la Casa de Contratación de Sevilla, dibujó tres mapas del mundo que han sobrevivido, los cuales se estima que están basados en información tomada por Ribeiro del Padrón Real con datos aportados por la *Victoria*. Estos tres mapas, son uno de 1527 y dos de 1529<sup>30</sup>. Por otro lado, en 1524 Diego Ribeiro y Nuño García de Toreño, expusieron en la Junta de Badajoz sus cálculos de la longitud de las Molucas, con la finalidad de verificar si estas se encontraban al oeste o al este del antimeridiano. Nuño García había dibujado también una carta de las Indias Orientales en 1522<sup>31</sup>.

En 1523, Diego Ribeiro, ocupa el cargo de primer cosmógrafo de la Casa de Contratación y crea en 1525, el primer mapa del mundo que se puede considerar científico como tal, sobre el formato de una carta náutica, con sus correspondientes líneas de rumbo, usando perfectas latitudes, la línea del Ecuador y de los trópicos además de un correcto diseño de las costas. Sin embargo, de los mapas confeccionados por Ribeiro, el más destacado es el realizado en el año 1529, el que se encuentra actualmente en la Biblioteca Vaticana, y fue entregado al Papa Clemente VII por el Emperador Carlos. El mapamundi tiene como título *Carta Universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta ahora*. Fig. N° 8.

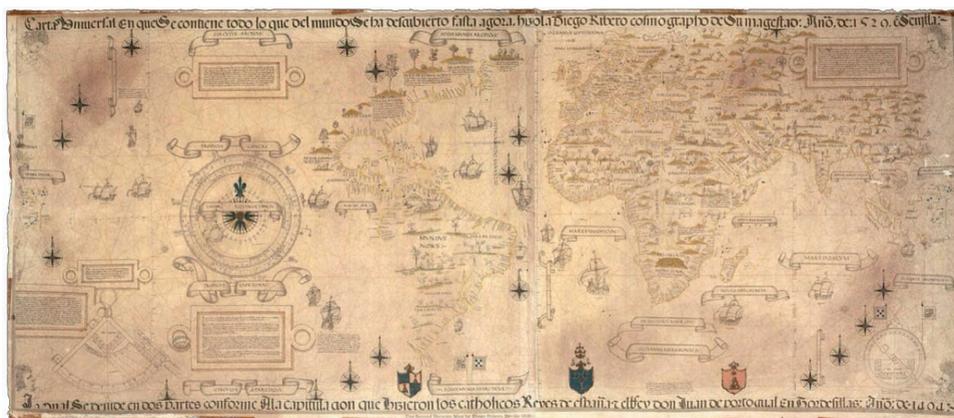
<sup>30</sup> Eila Campbell, "Introduction to the history of Cartography", en, *Ier curs Introducció general a la història de la cartografia*, Institut Cartografic de Catalunya, Barcelona, 1990, 112.

<sup>31</sup> *Ibid*, 113.

La importancia de este mapamundi radica en los notables avances que en él se aprecia con respecto a otros mapas que se habían confeccionado en la cartografía universal, luego de iniciado los grandes descubrimientos geográficos, mejoras que demostraban que su autor disponía de información actualizada lo que auguraba que la configuración del mapa del mundo sufriría importantes cambios. Ribeiro al elaborar sus mapas del mundo, basados en el Padrón Real, entre 1525 y 1532, tienen la particularidad de haber utilizado de manera preferente los datos obtenidos en la circunnavegación del mundo de Magallanes y Elcano, así como también, la información llevadas a cabo por las exploraciones españolas en América del Norte.

El mapamundi de 1529, delinea de forma muy precisa las costas de América Central y del Sur. Muestra toda la costa este de América, pero la costa oeste solo desde Guatemala a Ecuador. Por otro lado, el mapa muestra por primera vez el Pacífico en toda su extensión y también es el primero en exponer la costa norteamericana como un continuo. También se representa con claridad la demarcación del Tratado de Tordesillas, mediante una línea de norte a sur. Digno de destacar es el hecho de representar de la mejor manera el trazado del Estrecho de Magallanes en su verdadero curso físico y haber incorporado varios topónimos, gracias a datos obtenidos de las exploraciones de la flota magallánica<sup>32</sup>.

Fig. N° 8. Planisferio de Diego Ribeiro de 1529. Marca un cambio fundamental en la imagen cartográfica de la tierra. Muestra todo lo que se ha descubierto en el mundo hasta la fecha de su confección.



<sup>32</sup> Martinic, *Historia del Estrecho*, op. cit., 94.

## UNA NUEVA IMAGEN CARTOGRÁFICA DE LA TIERRA

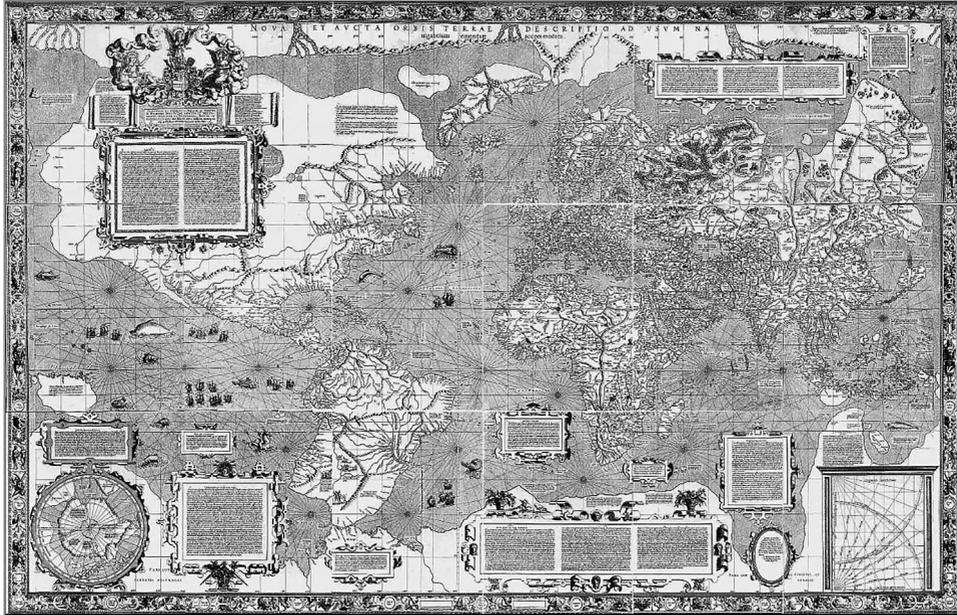
Dado el hermetismo y celo con el que tanto portugueses como españoles guardaban la cartografía que emanaba de sus centros especializados relacionados con los descubrimientos geográficos, serán los cartógrafos flamencos, los que, por su vinculación con España, como también los alemanes, comenzarán a recibir constantes requerimientos de los hombres ilustrados, comerciantes y armadores, de disponer de mapas modernos y actualizados de los países de Europa, del continente europeo y ciertamente del mundo. En este contexto, se inicia una floreciente etapa de maestros de la cartografía flamenca primero y luego, la de sus sucesores holandeses, creadores de una escuela cuyos iniciadores son Gerard Mercator (1512-1595) y Abraham Ortelius (1527-1598).

Gerard Mercator, radicado en Duisburgo, Alemania, publica sus trabajos más destacados; un mapa de Europa en 1554 y un mapamundi en 1569. Fig. N° 9. Este último destinado especialmente para el uso de los marinos, convirtiéndose con el tiempo en la obra maestra de Mercator, en reconocimiento a la proyección cartográfica que lleva su nombre, de amplio uso para representar la tierra y por su utilidad en la navegación. El mapamundi elaborado por Mercator tiene el mérito de estar confeccionado en hechos fundados en la realidad y, está acompañado de una serie de recuadros con anotaciones relacionadas con la historia reciente de los conocimientos geográficos o de la repartición del globo<sup>33</sup>.

La representación cartográfica que impone Mercator con su proyección conforme, aquella que mantiene la forma de los territorios, aunque altera su superficie, muestra la extensión de la tierra en su totalidad, abarcando los 360° de este a oeste.

<sup>33</sup> Kish, *op. cit.*, 246.

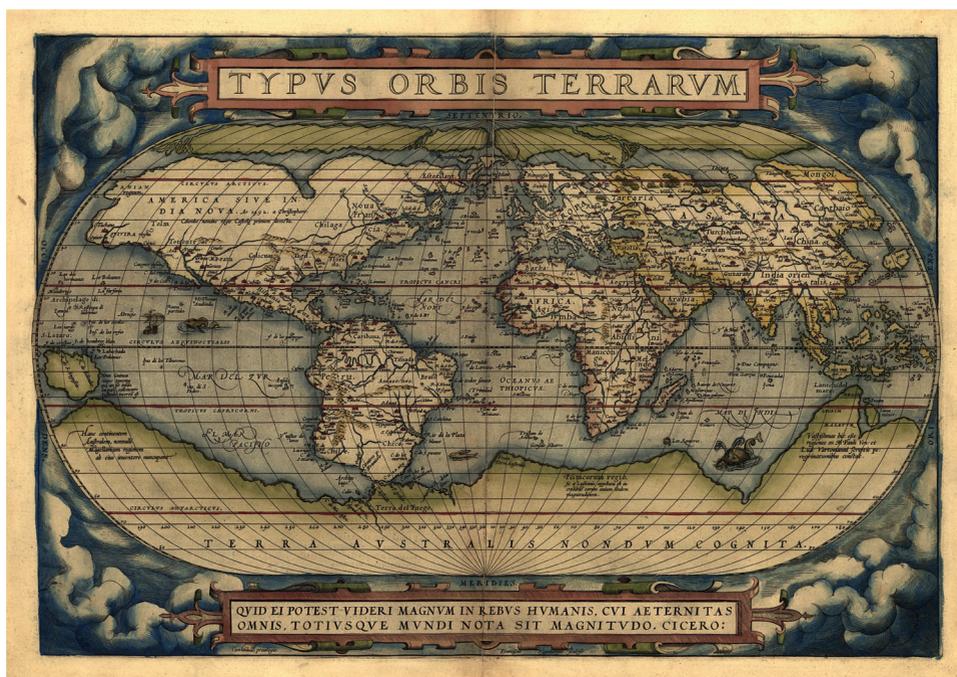
Fig. N° 9. Planisferio de Mundo de Mercator de 1569, corresponde a una imagen cartográfica del mundo completamente renovada.



Al igual que Mercator, Abraham Ortelius, inicia un trabajo sistemático de producción cartográfica en Amberes, el que alcanza su mayor expresión con la publicación del *Théâtre du monde*, del año 1570, obra que comprende un conjunto de 73 mapas de diferentes lugares de la tierra, presidido por un mapamundi en el que registra la totalidad de los conocimientos territoriales reunidos hasta el momento, cuando la época de los grandes descubrimientos geográficos parece estar llegando a su fin, quedando por reconocer lo que Ortelius denomina Terra Australis Nondum Congnita. Fig. N° 10.

Ortelius utiliza una proyección oval para mostrar en su totalidad la superficie esférica de la tierra en un plano, es decir, los 360° de la esfera terrestre. El meridiano 0° o 360°, lo ubica en el centro del planisferio, separados cada 10° hacia el oriente hasta a los 180°, reinicia la numeración en el oeste del mapa con el meridiano 180°, para culminar en el centro con el de 360°. Los cuatro continentes están claramente diferenciados, cuyo diseño es realmente notable para el caso de Europa y África, no así para Asia y América, pero con todo, la imagen del mundo presentada en su planisferio se asemeja a lo que será habitual para el hombre contemporáneo.

Fig. Nº 10. Mapamundi del *Theatrum Orbis Terrarum*, de Abraham Ortelius del 1570. El *Theatrum* es considerado el primer atlas moderno y representa un resumen de la cartografía del siglo XVI.



Con la publicación de los mapamundis de Mercator y Ortelius, casi al mismo tiempo, 1569 y 1570, respectivamente, la imagen cartográfica del mundo se aparta definitivamente de la que Tolomeo impuso en su momento y vigente hasta antes de los grandes descubrimientos geográficos de fines del siglo XV e inicios del XVI, un mundo cuya extensión de oeste a este era de tan solo de 180°, mientras que ahora gracias a los viajes de exploración y descubrimientos, encabezados por España y Portugal y continuadas posteriormente por ingleses y franceses, se entregará una nueva imagen de mundo emplazado en 360°, en cuya innovación tuvo especial relevancia el viaje alrededor del mundo llevado a cabo por Fernando Magallanes y Sebastián Elcano.

CONCLUSIONES

El viaje de circunnavegación de Magallanes-Elcano, tuvo enormes e importantes consecuencias para el conocimiento geográfico de occidente, por la serie de hechos y acontecimientos que tuvieron lugar con el desarrollo de esta magna empresa, como fueron el hallazgo del paso interoceánico, la evidencia de la dimensión del planeta tierra, la comprobación empírica de su esfericidad, la conformación y distribución de tierras y mares y, la magnitud del océano Pacífico, hechos que trajeron como resultado, para el caso de la imagen cartográfica de la tierra, dejar definitivamente de lado el modelo impuesto por Claudio Tolomeo y avanzar hacia una nueva forma de concebir y representar la tierra. Este cambio de modelo, si bien fue un proceso de modificación paulatino pero sostenido en el tiempo, marchó acorde con los nuevos antecedentes aportados por los descubrimientos geográficos, el que se inicia desde el momento mismo en que se confeccionó el primer mapa en que se mostraba la figura de un territorio, que con el paso de los años llegaría a constituirse en el cuarto continente del mundo: América.

De este cambio en la representación de la tierra, fueron dando cuenta una serie de mapas, planisferios y globos terráqueos, en los que se irán considerando definitivamente la existencia de cuatro continentes, un mar océano como el Pacífico de grandes dimensiones, la unión de todas las aguas de los océanos y su esfericidad representada en 360°. Este proceso tiene su punto de partida con el surgimiento del mapa de Juan de la Cosa del año 1500, el que puede ser considerado por una parte, como el que da inicio a la modernidad en cartografía y por otra, el modelo que sirve de base para que otros cartógrafos le vayan introduciendo importantes modificaciones acorde con los nuevos antecedentes disponibles, como los aportados por los mapas de Cantino 1502, Caverio 1502, Contarini-Roselli 1506, Waldseemüller 1507, Schöner 1515, Waldseemüller 1516, Jorge y Pedro Reinel 1519, entre otros, esquema que tiene un giro de la mayor importancia cuando Diego Ribeiro publica su planisferio el año 1529, y cuya ruptura definitiva con el modelo de Tolomeo se logra, con las representaciones cartográficas del mundo elaboradas por Mercator 1569 y Ortelius 1570. En este proceso y cambio definitivo que ocurre en la transformación de la imagen cartográfica del mundo, el acontecimiento decisivo que lo provoca es sin lugar a dudas el viaje de Magallanes y Elcano.

En el reemplazo del esquema de Tolomeo, como modelo de representación cartográfica de la tierra, no se debe olvidar ni dejar de lado, el papel fundamental que desarrollaron los organismos especializados creados tanto en Portugal como en España: La Casa de las Indias en Lisboa y Casa de Contratación en

Sevilla, cuya labor en la sistematización y ordenación de los nuevos antecedentes recopilados por las empresas de exploración y descubrimientos, fue fundamental para actualizar sus documentos cartográficos. En este sentido, la permanente actividad y constante puesta al día del Padrón Real, por parte de los miembros de la Casa de Contratación, jugaron un papel muy significativo en cuanto a dejar de lado la cartografía portulana fundada en la brújula y la rosa de los vientos, para introducir en su reemplazo una cartografía de carácter más científico con graduación en latitud y longitud que otorgaba mayor seguridad a la navegación de alta mar. De igual modo, hay que valorar el trabajo desarrollado por los pilotos y navegantes que, al regreso de los viajes, aportaban nueva e importante información que permitía introducir notables mejoras en las representaciones cartográficas que con ella se levantaban y servir de apoyo para los próximos viajes. En este contexto, los antecedentes aportados por los miembros de la expedición de Magallanes-Elcano, en la que dieron cuenta de lo visto por ellos en su viaje alrededor del mundo, hizo posible, por una parte, acrecentar la información del Padrón Real para el beneficio de otros navegantes y por otra, contribuir de manera esencial en el perfeccionamiento de la nueva imagen cartográfica del mundo que surge en la época moderna.



LA CRUZ Y LA JURISDICCIÓN TERRITORIAL.  
CONSIDERACIONES SOBRE LA PRESUNTA POSESIÓN REALIZADA  
POR FERNANDO DE MAGALLANES EN EL PUERTO DE LAS  
SARDINAS (NOVIEMBRE DE 1520)

por

*Mateo Martinic B.*<sup>1</sup>

RESUMEN

*Los siglos XV y XVI se corresponden en la Historia Universal de manera singular con el fenómeno de la ampliación del conocimiento geográfico de la Tierra, acompañado por la expansión del comercio y la ocupación de puntos clave en los territorios recién conocidos por parte de los reinos de Portugal y Castilla, que fueron los que propiciaron y llevaron adelante tal proceso. En ese papel protagónico la posesión territorial fue un suceso común y necesario que se realizó en cada desembarco descubridor y en el cual la cruz devino la expresión simbolizadora de la fe cristiana, la civilización occidental y el dominio jurisdiccional y, como tal, señal insustituible del acto trascendente. El artículo hace una referencia particular a lo que hubo de ocurrir en el Puerto de las Sardinias en noviembre de 1520.*

**Palabras clave:** *Cruz, posesión, estrecho de Magallanes*

ABSTRACT

*The 15th and 16th centuries correspond in Universal History in a singular way with the phenomenon of the expansion of the geographical knowledge of the Earth, accompanied by the expansion of trade and the occupation of key points in the newly known territories by the kingdoms of Portugal and Castile, which were the ones who promoted and carried out such a process. In this leading role, territorial possession was a common and necessary event that took place in each discoverer landing and in which the cross became the symbolizing expression of the Christian faith, Western civilization and jurisdictional dominion and, as*

<sup>1</sup> Profesor Titular y Emérito, Universidad de Magallanes. Investigador Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

*such, an irreplaceable sign of the transcendent act. The article makes a particular reference to what had to happen in Puerto de las Sardinias in November 1520.*

**Key words:** *Cross, possession, Strait of Magellan.*

## INTRODUCCIÓN

La historiografía referida a los hechos de España en el Nuevo Mundo a partir de su hallazgo por Cristóbal Colón en 1492 abunda en referencias a los actos de posesión jurisdiccional realizados sobre los diferentes territorios que fueron siendo conocidos por los exploradores. La legitimidad para proceder de tal forma, bien se sabe, emanaba de la aceptación tradicional en el Occidente cristiano de corresponderle al primer ocupante de esa procedencia el derecho de dominio sobre un territorio situado allende sus lindes históricos nunca antes conocido y, si lo era, por el solo hecho de hallarse habitado por gentes paganas a los que, según la universal creencia de la cristiandad europea, cabía conquistar y convertir a la fe por ella proclamada y practicada.

En la práctica, tal proceder derivó de lo acontecido en el transcurso del siglo XIV, en especial luego de que las actividades exploratorias impulsadas por el reino de Portugal sobre las costas occidentales de África y tierras insulares del océano Atlántico habían permitido descubrir y conquistarlas de modo sucesivo en un proceso que también acabó involucrando, aunque de modo ocasional, al vecino reino de Castilla. La aprobación de tal proceder en cuanto a su legitimidad moral y jurídica en lo que se refería a los pueblos que habitaban esas tierras, la obtuvo el reino lusitano del Papa de Roma, en tanto que era la cabeza aceptada de la cristiandad y, como tal, árbitro dispensador de los derechos, merced a la petición expresa y a la consiguiente concesión de los mismos en la forma de una bula que los sancionaran y legitimaran (*Bula Romanus Pontifex*, 1455).

Una vez que Castilla se involucró en el fenómeno expansivo del conocimiento geográfico al acoger finalmente a Colón y su proyecto de navegación por la ruta del mar occidental en busca de las Indias, con resultado del hallazgo de un cuarto continente –Nuevo Mundo– según se comprobaría a poco navegar, Portugal y Castilla consideraron necesario pactar un acuerdo de reparto de áreas exclusivas que preservaran sus respectivos intereses: para el primero lo ya descubierto en África y lo que restara por encontrar camino de las Indias Orientales, y a Castilla todo lo hallado y por hallar en las Indias Occidentales. Ese acuerdo se logró tras petitionarse por sus monarcas al Papa Alejandro VI, ya está visto en su calidad de árbitro dispensador, quien para el efecto dictó en 1493 la *Bula*

*Intercaetera* con la que se sancionó lo pactado. Este acuerdo fue complementado al año siguiente por un nuevo arreglo directo entre ambos reinos, por el que se estableció una línea meridiana, con transcurso de polo a polo, situada a 370 leguas al oeste de las islas Cabo Verde, en cuya virtud mares y tierras descubiertos o por descubrir situados al este de la misma serían de jurisdicción exclusiva de Portugal, y los ubicados al oeste serían de jurisdicción de Castilla, después España (Tratado de Tordesillas).

A partir de entonces los capitanes que en uno u otro nombre llevarían adelante sus descubrimientos y exploraciones, y jalonarían cada uno de ellos con los correspondientes actos de posesión.

#### LAS FORMAS DE POSESIÓN

En este respecto, Portugal, con el tiempo que llevaba de adelanto en el proceso de expansión del conocimiento geográfico del orbe, y su consiguiente experiencia, había formalizado la posesión donde correspondiera, para propios y extraños, con el establecimiento de padrones, esto es, pilares de piedra en una de cuyas caras se contenía el texto labrado que daba cuenta del acto, la autoridad en cuyo nombre se había ejecutado y la fecha, amén de alguna otra circunstancia digna de memoria. Estos padrones se situaban en tierra firme, en un lugar visible desde el mar. Decenas de ellos fueron jalonando los descubrimientos portugueses en la costa africana y varios todavía son visibles después de casi seis siglos. Aunque desconocemos la parafernalia acompañante, debe suponerse que la misma incluía la lectura y firma de un acta notarial y de algunas expresiones de dominio sobre el terreno natural.

En el caso de caso del Reino de Castilla (o de España con toda propiedad luego de la fusión de las coronas castellana y aragonesa en la persona de la reina Juana), la información conocida trata genéricamente de actos de posesión sin dar cuenta de su detalle, aunque sí es recurrente la mención de la erección de una cruz en cada oportunidad y la constancia escrita del correspondiente suceso. Prácticamente la totalidad de las referencias que más adelante se hacen a esta clase de hechos jurisdiccionales incluyeron tales particularidades. Todo indica que, sin embargo de ceñirse a una suerte de instructivo ad hoc en los componentes sustanciales, la tradición incluyera alguna acción complementaria librada al arbitrio de cada capitán.

El primer indicio que ilustra acerca de la forma de proceder nos lo brinda el texto de la instrucción que el rey Carlos I dio en mayo de 1518 a Fernando de Magallanes y a Ruy Faleiro acerca de cómo actuar cuando la expedición que

por entonces comenzaba a organizarse arribara a territorios nunca antes conocidos, caso en el que habrían de ponerlos

... so nuestro Señorío y sujeción procediendo de la siguiente manera... e cuando llegaredes á ella [la nueva tierra descubierta] saldréis en tierra e porneis un padrón de nuestras armas, no seyendo en la demarcación del serenísimo Rey de Portugal, nuestro hermano, e haréis asiento por los Escribanos de la dicha tierra en que así asentardes el dicho padrón: declarando en cuantos grados está de latitud, é asimismo en cuantos está de longitud de la demarcación de entre estos Reinos é los de Portugal [la línea de separación según el tratado de Tordesillas]: é seyendo la tal tierra poblada, procurareis de haber habla con la gente della, no poniendo vuestras personas en tierra, ni gente que pueda recibir tal siguridad dellos que sin recelo se pueda hacer...<sup>2</sup>.

Este documento da cuenta de los distintos pasos a los que debía sujetarse el acto de que se trata: a) bajada a tierra firme; b) colocación de un padrón conformado por las armas reales; c) acta de escribanía y d) trato o interlocución con la gente habitante del lugar, de haberla.

El segundo indicio de preexistencia de una norma ad hoc lo encontramos en una de las varias relaciones que Pedro Sarmiento de Gamboa hizo al rey Felipe II acerca de lo acontecido en el estrecho de Magallanes en cumplimiento de la misión de establecer la presencia jurisdiccional permanente de España sobre el mismo y sus comarcas (para el caso, la fundación de la población de Nombre de Jesús, el 11 de febrero de 1584), oportunidad en la que participó al monarca que había tomado posesión en la forma debida, lo que sugiere que tal circunstancia debía sujetarse a una normativa superior de anterior vigencia. Sarmiento, según se verá por las citas de sus numerosas acciones del género, se ciñó siempre al mismo protocolo: erección de una cruz, proclama, acta notarial y actos indicativos de dominio. Entre una y otra modalidades hay diferencias que nos hacen pensar que la conducta seguida por Sarmiento, guardando lo sustancial, debió responder a la costumbre establecida por la tradición a lo largo de casi un siglo que, así habría alterado la forma aunque, se reitera, no la sustancia del mandato real original.

<sup>2</sup> Martín Fernández de Navarrete. *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Editorial Guaranía, Buenos Aires, 1946, Tomo IV, Apéndice XIV, 123.

TESTIMONIOS HISTÓRICOS COMPULSADOS SOBRE LA MATERIA

Para la debida comprensión del asunto nada mejor que transcribir, a manera de probanza, los testimonios que hemos compulsado sobre lo acontecido en las correspondientes actuaciones realizadas a lo largo del siglo XVI.

1. Por Fernando de Magallanes

– En San Julián, agosto de 1520: “Plantamos una cruz en la cumbre de una montaña vecina, que llamamos Montecristo, y tomamos posesión de esta tierra en nombre del rey de España”<sup>3</sup>.

– En el puerto de las Sardinias: “El comandante en Jefe [...] hizo plantar una cruz en una pequeña isla al pie de dos montañas de nieve donde el río tenía su origen”<sup>4</sup>.

2. Por Juan Ladrillero, en agosto de 1558, entre la primera angostura y la boca oriental del estrecho de Magallanes (costa norte) “... en nueve días del mes de Agosto de mil é quinientos é cincuenta y ocho años, el Capitán Juan Ladrillero General de la dicha Armada, estando surtos en esta punta de la Posesión, el dicho general saltó en tierra y echó mano a su espada é cortó unas ramas é dijo que tomaba posesión en aquellas tierras á vista del Mar del Norte, en nombre de Su Magestad y de Su Excelencia [el virrey del Perú] é de su muy amado hijo Don García Hurtado de Mendoza, Gobernador y Capitán General por su Magestad en las Provincias de Chile sin contradicción alguna; y este dicho día, el dicho General juntamente con su piloto Hernan Gallego tomaron altura en cincuenta y dos grados larguillos...”<sup>5</sup>.

3. Por Pedro Sarmiento de Gamboa, en las islas Salomón, Oceanía, 1567: “... a 7 de hebrero del dicho año, descubrieron la isla de Atogla, que llamaron de Santa Isabel de Estrella [...] y aquí surgieron y desembarcaron en tierra, tomaron la posesión por su Majestad, púsose una cruz y djóse misa”<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> Antonio Pigafetta, *Primer viaje en torno del globo*, Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires, 1982, 31.

<sup>4</sup> Ibidem, 37.

<sup>5</sup> Del acta levantada por Luis de Mora, escribano de la Armada Real del estrecho de Magallanes, en Carlos Morla Vicuña, *Estudio Histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego*, Editorial Brockhaus, Leipzig, 1903, 190.

<sup>6</sup> Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viajes al Estrecho de Magallanes 1579-1584*. Emecé Editores S.A., Buenos Aires, 1950, Tomo II, 275.

– En la isla de Guadalcanal, Oceanía, 1567: “Llegaron a la isla grande [...] y los españoles la llamaron Guadalcanal, a 1 de mayo, adonde se tomó posesión por Su Majestad, y se puso cruz e dijo misa en el puerto de la posesión de la provincia de Mambulú...”<sup>7</sup>.

4. Por Pedro Fernández de Quiros, en la isla Espíritu Santo, Vanuatu: “[...] el capitán enarboló nuestra cruz [que había sido construida para el acto en naranjo de la tierra] y al escribano que leyese, como en alta voz leyó, este siguiente capítulo [...] Finalmente tomo posesión desta bahia, nombrado de San Felipe y Santiago, y de su puerto de la Vera-Cruz y del sitio donde se ha de fundar la ciudad de la Nueva Hierusalem en altura de quince grados y un tercio y de todas las tierras que dejo vistas y estoy viendo, y de toda esta parte del Sur hasta su Polo que desde ahora se ha de llamar Austrialia del Espíritu Santo [...] en nombre del Rey don Felipe, deste nombre Rey de las Españas e Indias orientales y occidentales...”<sup>8</sup>.

5. Por Pedro Sarmiento de Gamboa, en diferentes lugares del archipiélago patagónico y del estrecho de Magallanes, entre 1579 y 1584:

– Bahía de la Trinidad: “... E luego que la misa fue dicha, el general para mas perpetua señal y memoria de posesión, hizo mondar un árbol grande, y en él hizo hacer una cruz grande y muy alta [...] De todo lo cual, yo, Juan Desquibel escribano real desta armada y nao capitana, doy fe y verdadero testimonio...”<sup>9</sup>.

– Puerto Bermejo: “Esta misma tarde que aquí saltamos en tierra, el capitán tomo posesión por Vuestra Majestad y sus herederos y subcesores, y puso cruz alta en un árbol...”<sup>10</sup>.

– Morro Año Nuevo: “...por la mañana, pusimos en la punta deste morro dos cruces, y Pedro Sarmiento de Gamboa, tomó la posesión por Vuestra Majestad...”<sup>11</sup>.

– Monte Vera Cruz: “...tomamos posesión por Su Majestad; y púsose una cruz pequeña en lo alto...”<sup>12</sup>.

<sup>7</sup> Ibidem, 277.

<sup>8</sup> Pedro Fernández de Quiros, *Descubrimiento de las regiones australes*. Edición de Roberto Ferrando, Editorial Historia 16, Madrid, 1986, 257-259.

<sup>9</sup> Pedro Sarmiento de Gamboa, *op. cit.*, Tomo I, 33.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> Ibidem, 37.

<sup>12</sup> Ibidem, 49.

– Cordillera de la Oración: “...porque allí nos encomendamos a Dios y pusimos una cruz y Pedro Sarmiento tomó la posesión por Vuestra Majestad...”<sup>13</sup>.

– Isla Santa Inés, puerto de la Candelaria: “...habiendo esta nao capitana surgido en este puerto [...] el ilustre señor Pedro Sarmiento [...] saltó en tierra y tomó la posesión deste puerto, tierra y su comarca [...] y en señal de dicha posesión plantó una cruz...”<sup>14</sup>.

– “Sarmiento tomó aquí posesión por Vuestra Majestad, y en señal puso un gran mojón de piedras que hizo él y Antón Pablos y en él puso una cruz”<sup>15</sup>.

– Isla de la Cruz: “... En esta isla puso Pedro Sarmiento cruz, y tomó posesión por Vuestra Majestad”<sup>16</sup>.

– Punta de Santa Ana: “... tomamos Sarmiento y Antón Pablos la altura en tierra en cincuenta y tres grados y medio largos, y pusimos una cruz grande en esta punta; y el general Pedro Sarmiento tomó solemnemente la posesión por Vuestra Majestad, y puso al pie de la cruz, dentro de un gran mojón de piedras, una carta en unos cascos de botija breados, y con polvos de carbón, por ser incorruptible [...]. En esta carta se daba aviso a todas las naciones y gentes cómo esta tierra es de Vuestra Majestad, y cómo se tomó la posesión...”<sup>17</sup>.

– Posesión del río San Juan: “...Y ayer doce del dicho [...] [febrero de 1580] Pedro Sarmiento habiendo tomado la posesión en muchas y diferentes partes del Archipiélago y deste Estrecho, la tomó en este río llamado San Juan de la Posesión, questá en cincuenta y dos grados y dos tercios [...] Púsose esta cruz á doce de dicho mes, y esta carta á trece, habiéndose dicho misa en estedicho, día en este dicho puerto y Río de San Juan de la Posesión”<sup>18</sup>.

– Bahía San Gregorio: “Fueron á tierra y saltaron en ella [...] y en lo alto pusimos una cruz pequeña porque no hubo madera para más, por ser tierra pelada u sin selvas ni arboleda; y Sarmiento tomó la posesión por Vuestra Majestad de toda aquella tierra...”<sup>19</sup>.

– Punta Dungeness: “Yo Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador y capitán general de este Estrecho de la Madre de Dios, antes llamado de Magallanes [...] tomo y aprehendo actualmente, y con efecto, posesión pacíficamente y sin contradicción alguna, de esta tierra, a la cual nombro el asiento de la Purificación

<sup>13</sup> Ibidem, 62.

<sup>14</sup> Ibidem, 85.

<sup>15</sup> Ibidem, 89.

<sup>16</sup> Ibidem, 92.

<sup>17</sup> Ibidem, 102.

<sup>18</sup> Ibidem, 105-107.

<sup>19</sup> Ibidem, 115.

de Nuestra Señora [...] Y en señal de posesión planto esta cruz, y dello sean testigos para en guarda del derecho de Su Majestad”<sup>20</sup>.

– Fundación de la Ciudad del Rey Don Felipe: “Y así, a veinticinco de marzo de mil y quinientos ochenta y cuatro años [...] después de misa, se hizo procesión y el Padre Comisario bendijo el sitio de aquel puerto. Y luego incontinentemente, como gobernador y capitán general de aquella tierra, en su real nombre y teniendo el estandarte real en la mano, solemnemente tomé posesión de esta tierra, montañas y llanos, tierra y mares, provincias y reinos, por Su Majestad el Rey Don Felipe, nuestro señor [...] Y en señal de posesión, plantó una cruz alta, y con su espada cortó ramos...”<sup>21</sup>.

Analizando estos testimonios y relacionando su operatoria con la instrucción real de 1518 a Magallanes y a Faleiro, la circunstancia de toda omisión a la colocación de un padrón en tierra con las armas reales (al uso establecido por los portugueses) nos hace pensar que esa norma pudo tener razones prácticas para que su cumplimiento no fuera acatado, y que el significado de la importancia de tal atributo reconocido del poder real se habría sustituido por el enarbolaamiento del estandarte real y especialmente con la erección de una cruz dotada para el efecto con un valor simbólico especial.

La cruz, naturalmente es, como lo ha sido a lo largo de una historia de dos milenios, la manifestación material y tangible que recuerda a los cristianos el instrumento del martirio de Jesucristo, el Maestro que inspiró el Evangelio o Buena Nueva al mundo y que fundó la Iglesia para difundir sus enseñanzas a todos los pueblos y naciones del orbe. En ese prolongado proceso apostólico la fe cristiana, como pasó a conocerse popularmente, arraigó tempranamente en la península Ibérica y fue adoptada por sus pueblos habitantes con fervor profundo. Tal fue así que cuando a partir del siglo VIII los monarcas astures, leoneses y castellanos comenzaron la épica lucha de la reconquista del territorio de manos de los invasores musulmanes, la cruz fue en los hechos y prácticas la verdadera bandera que los identificó ante propios, los cristianos, y extraños, los moros. Fue la misma una señal potentísima de convocatoria, signo de fe espiritual inspiradora y estandarte de combate, en una práctica sostenida que al cabo de siete siglos para mediados del XVI ya era una tradición de tan fuerte arraigo que la cruz había pasado a conformar algo así como la quintaesencia expresiva de lo hispano. Entendido y visto de tal modo su complejo simbolismo, al promediar el segundo milenio de nuestra era la cruz pasó a ser la acompañante

<sup>20</sup> Idem.

<sup>21</sup> Ibidem, Tomo II, 53.

irreemplazable de navegantes, exploradores y conquistadores doquiera marcharon los mismos, y con ella unos y otros quisieron testimoniar los correspondientes hallazgos geográficos y establecer las consiguientes reclamaciones de dominio soberano sobre los mismos en nombre de sus monarcas.

En la materia en consideración esa presencia aparece en 18 actos, conjuntamente con la expresión de voluntad de tomar posesión en nombre del rey de España. Los otros elementos tales como el corte de ramas (señal de dominio concreto sobre la naturaleza), la determinación de las coordenadas geográficas de cada lugar, la celebración de misas cuando había sacerdote acompañante, la erección de mojones de piedra y la redacción de actas notariales pudieron ser todos, con la sola excepción de la última mencionada, los elementos complementarios de un acto de posesión agregados por el uso de la tradición de décadas de práctica. La consignación documental, interesa destacarlo, tenía importancia como conservación testimonial de lo acaecido para memoria de la posteridad.

La cruz en un lugar antes desconocido, cabe enfatizarlo una vez más, en tanto que elemento simbólico insustituible del acto de posesión, por su sola presencia en sitio visible debía dar a entender ante terceros observadores que la misma era una manifestación tangible de una decisión de dominio soberano sobre un territorio.

#### LA CRUZ ERIGIDA EN EL PUERTO DE LAS SARDINAS. SU SIGNIFICADO

Sobre la base de lo expuesto y considerado, valorizamos el acto posesorio ejecutado por el capitán general de la Armada de Molucas, Fernando de Magallanes, en el puerto de Isleo o de las con el undécimo, domingo y festividad de San Martín de Tours por añadidura. Afirmamos la presunción del mismo en la constancia de haberse cumplido entonces y en ese lugar con tres de las exigencias validantes de un acto posesorio: la cruz erigida en sitio visible, la determinación de la coordenada geográfica del lugar y la celebración de una misa católica.

En suma, Magallanes cumplió allí, como antes lo había hecho en San Julián y lo haría en otros lugares de recalada de su afamado periplo navegador, con lo ordenado por el rey de Castilla, su soberano, esto es, poner bajo su señorío lo que hasta entonces no se había hallado para el conocimiento humano. Tal exigencia se llenaba en plenitud con la realidad del gran paso de mar a través del Mundo Nuevo y de las tierras por el mismo bañados hacia el septentrión y el meridión.

MATEO MARTINIC B.

### FUENTES

- Fernández de Navarrete, Martín. *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Editorial Guaranía, Buenos Aires, 1946.
- Quiros, Pedro Fernández de. *Descubrimiento de las regiones australes*, Edición de Roberto Ferrando, Editorial Historia 16, Madrid, 1986.
- Pigafetta, Antonio. *Primer viaje en torno del globo*, Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires-Santiago, 1982.
- Sarmiento de Gamboa, Pedro. *Viajes al Estrecho de Magallanes*, Emecé Editores S. A., Buenos Aires, 1950.

### BIBLIOGRAFÍA

- Martinic, Mateo. *Una travesía memorable. Hallazgo y navegación del estrecho de Magallanes (21 de octubre - 28 de noviembre 1520)*, Aguas Magallanes, Punta Arenas, 2016.
- Morla Vicuña, Carlos. *Estudio Histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y la Tierra del Fuego*, F. A. Brockhaus, Leipzig, 1903.

ALONSO DE OVALLE S.J. Y EL ESTRECHO DE MAGALLANES:  
EL MAPA VISIONARIO DE UN CRIOLLO DEL SIGLO XVII

por

*Rodrigo Moreno Jeria*<sup>1</sup>

RESUMEN

*El célebre mapa publicado en Roma por Alonso de Ovalle en su *Histórica Relación del Reyno de Chile en 1646*, así como la versión en gran formato cuyos únicos ejemplares hasta ahora conocidos se encuentran en la Biblioteca Nacional de Francia en París –dos copias– y la biblioteca John Carter Brown en Providence, Rhode Island, representan no solo el territorio histórico de la gobernación de Chile, sino que proyecta, en una pretensión no observada en la cartografía de su tiempo, la extensión de dicha gobernación hacia la región magallánica, incluyendo el cabo de Hornos. ¿Por qué se aventuró el jesuita a representar el estrecho de Magallanes como parte de una continuidad natural de Chile? Este artículo busca dar respuestas a dicha interrogante en el ámbito de la historia de la cartografía meridional de América.*

**Palabras clave:** *Alonso de Ovalle, cartografía, estrecho de Magallanes*

ABSTRACT

*The famous map published in Rome by Alonso de Ovalle in his *Historical Relation of the Reyno de Chile in 1646*, as well as the large-format version whose only copies so far known are in the National Library of France in Paris –two copies– and the John Carter Brown Library in Providence, Rhode Island, represent not only the historical territory of the Chilean government, but it projects in a pretention not observed in the cartography of its time, the extension of said government towards the Magellan region, including the Cape Horn. Why did the Jesuit venture to represent the Strait of Magellan as part of a natural continuity in*

<sup>1</sup> Profesor titular de la Universidad Adolfo Ibáñez. Investigador del Centro de Estudios Americanos de la misma Universidad. Miembro de número de la Academia Chilena de la Historia. Correo electrónico: rodrigo.moreno@uai.cl

*Chile? This article seeks to provide answers to this question in the context of the history of the southern cartography of America.*

**Key words:** *Alonso de Ovalle, Cartography, Magellan Strait*

#### ALONSO DE OVALLE, UN JESUITA CRIOLLO

La figura del padre Alonso de Ovalle ha sido bastante estudiada y no es nuestra intención plantear novedades biográficas de este jesuita criollo nacido en Santiago de Chile en 1603 y fallecido en Lima en 1651. Las noticias más relevantes de su vida ya han sido investigadas por José Toribio Medina<sup>2</sup>, Pedro Lira Urquieta<sup>3</sup>, Walter Hanish Espíndola<sup>4</sup>, Eduardo Tampe<sup>5</sup> y Fernando Silva Vargas<sup>6</sup>, entre otros, por lo que a la luz de la información documental disponible no se pueden entregar nuevas noticias acerca de su vida.

Ahora bien, los aspectos esenciales que interesan para este estudio se circunscriben a su condición de jesuita, orden a la que ingresó 1618, específicamente a la Provincia del Paraguay, jurisdicción que comprendía desde 1607 los territorios actuales de Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay, sur de Brasil, y posteriormente lo que hoy corresponde a la parte oriental de Bolivia.

El epicentro formativo de dicha provincia estaba en Córdoba del Tucumán, donde la Compañía de Jesús estableció el noviciado, donde se formó Ovalle en sus dos primeros años como religioso. Posteriormente continuó sus estudios en el Colegio jesuita de la misma ciudad, por lo que su estancia allí coincidió con la fundación de la Universidad en 1622 en el mismo colegio donde se formaba en filosofía y teología.

En 1626 Ovalle regresó a Chile, que para entonces –a partir de 1625– ya era una viceprovincia independiente del Paraguay pero adscrita a la jurisdicción de la provincia peruana de la Compañía de Jesús, algo que no resultaba extraño a

<sup>2</sup> José Toribio Medina, *Diccionario biográfico colonial de Chile*. Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1906, 630-634.

<sup>3</sup> Pedro Lira Urquieta, *El padre Alonso de Ovalle. El hombre. La obra*, Santiago de Chile, editorial Difusión Chilena, 1944.

<sup>4</sup> Walter Hanish S.J., *El historiador Alonso de Ovalle*, Caracas, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Católica Andrés Bello, 1976.

<sup>5</sup> Eduardo Tampe S.J., *En la huella de San Ignacio. Semblanzas de jesuitas en Chile*, Santiago de Chile, s.s.e., 1996, 28-30.

<sup>6</sup> Fernando Silva Vargas, "Alonso de Ovalle: el hombre", en Alonso de Ovalle, *Histórica Relación del Reyno de Chile*. Santiago de Chile, El Mercurio S.A.P., 2012, 13-39.

los miembros de la orden en Chile porque antes de 1607, también había existido dicha dependencia. De hecho, casi todas las primeras vocaciones que la orden tuvo en Chile se habían formado en Lima.

De regreso en Santiago, aún sin ser ordenado, continuó sus estudios de teología en el convictorio San Francisco Javier recibiendo el orden sacerdotal dos años más tarde<sup>7</sup>. Posterior a ello siguió su formación para luego iniciar trabajos pastorales como la atención a los afroamericanos y asumiendo obligaciones propias de su orden, como por ejemplo, el rectorado del referido convictorio de San Francisco Javier. Y también dio clases de filosofía en el Colegio Máximo San Miguel.

Tal como lo advierten sus biógrafos, una particularidad de la acción de Ovalle como jesuita en su Chile natal es que nunca pudo cumplir el sueño de ser misionero con indígenas, actividad que para entonces la Compañía desarrollaba con mucha intensidad en la jurisdicción de las Residencias de Arauco, Buena Esperanza y Castro, tres centros desde donde la Compañía tenía articulada una serie de misiones que el padre Ovalle no llegó a conocer personalmente, pero de las cuales hablará con entusiasmo en su *Histórica Relación*<sup>8</sup>.

Y si bien hacía misiones volantes en Chile central como las que se registran en La Ligua y en las chacras cercanas a Santiago, sus principales atributos estaban en la prédica y oratoria, además de sus habilidades en el gobierno puesto que llegó a estar varios años en el rectorado del referido convictorio.

Posiblemente dada aquellas habilidades en temas de dirección y administración aludidas es lo que explicaría el porque fue designado por la viceprovincia para ir como procurador a Roma en 1640, cuando ni siquiera había hecho profesión de su cuarto voto<sup>9</sup>.

Su viaje a Europa se inició con el periplo Valparaíso – El Callao a fines de abril de 1641 en compañía de un sacerdote y un hermano. Tras una estancia en Lima, donde falleció su compañero sacerdote, continuó rumbo a Panamá en compañía del coadjutor. Tras cruzar el istmo y arribar a Portobello, se embarcaron rumbo a Cartagena de Indias y luego a La Habana, donde llegaron en noviembre de 1641.

Luego pasaron a España desembarcando en Cádiz en enero de 1642, es decir, 11 meses después de iniciada la travesía desde Chile, bastante rápido puesto que lograron conseguir los embarques precisos para poder alcanzar la *Armada de Tierra Firme*. De lo contrario, el viaje hubiese demorado al menos 6 meses más.

<sup>7</sup> Silva, *op. cit.*, 16.

<sup>8</sup> Ovalle, *op. cit.*, 371 y siguientes.

<sup>9</sup> Silva, *op. cit.*, 18

En España Ovalle permaneció los años 1642 y 1643, resolviendo negocios y encargos propios de su condición de Procurador y también tratando algunos asuntos familiares. Fue en esta instancia en que pudo lograr la licencia de la corona para pasar a Chile 24 misioneros jesuitas que Ovalle esperaba reclutar en su periplo en España, número que no era al cual aspiraba la viceprovincia –se estimaban 42– pero era una concesión relevante. Ahora el problema sería conseguirlos, en España o en otras asistencias europeas, tarea que no sería fácil.

Y fue en esta época en que posiblemente Ovalle comenzó a redactar su *Histórica Relación*, a partir de la información que llevaba consigo concerniente a la viceprovincia, más las obras que pudo consultar en las visitas a los diversos colegios de la orden tanto en Lima como en España. Además, durante la estancia en la península ibérica pudo visitar al padre Luis de Valdivia, de quien recibió información y anécdotas que posiblemente le fueron útiles para la obra que iniciaba. De hecho, se cree que ante la tamaña tarea que tenía por delante de concretar la recluta de voluntarios para las misiones en Chile, es que terminaron por convencer a Ovalle que había que escribir esa obra<sup>10</sup>.

En octubre de 1643 se embarcó en Dénia con destino a Génova y en marzo de 1644 ya se encontraba en Roma, donde junto a las gestiones que debía realizar como procurador ante el Preósito General, se ocupó de la finalización de su libro.

Lamentablemente todo el plan inicial de no prolongar en demasía la permanencia en Roma se alteró por el fallecimiento del Preósito General P. Mutio Vitelleschi en febrero de 1645. Y solo en noviembre de ese mismo año se inició la Octava Congregación Provincial de la Orden, la que se extendió hasta abril del año siguiente, encuentro donde se eligió el nuevo General, P. Vicente Carafa.

Luego, el resto del año Ovalle estuvo trabajando en la impresión de la *Histórica Relación* en sus versiones italiana y castellana, además de otra obra de su autoría, *Árboles de las descendencias*, y de la impresión de un encargo que había recibido en Lima, *De contractibus* del padre Pedro de Oñate.

Fue en esos meses en que se prepararon los dibujos y grabados que finalmente salieron a imprenta, entre los que se cuentan las dos versiones de la *Tabula Geographica Regni Chile*, una para ser incorporada al final de su *Histórica Relación* y otra de formato más grande, dedicada al Papa Inocencio X, pontífice a quien Ovalle tuvo la suerte de conocer personalmente.

En 1647 Ovalle regresó a España y comenzó a preparar su retorno a Chile pero se encontró con una gran dificultad puesto que los religiosos que había

<sup>10</sup> Silva, *op. cit.*, 24.

reclutado en su gran mayoría no eran españoles y la Corona no aceptó el traslado a América debido a que existían restricciones para el paso de extranjeros a territorios americanos<sup>11</sup>. Tuvo que enviar de vuelta a sus lugares de origen a casi todos los de este primer grupo de voluntarios y el procurador permaneció otros dos años en España haciendo gestiones para lograr la autorización de paso y consiguiendo además jesuitas hispanos para integrar a un nuevo contingente, para lo cual le apoyaba el Prepósito General<sup>12</sup>.

Finalmente se pudo embarcar en 1650 rumbo a Chile con 16 a 18<sup>13</sup> religiosos por la ruta del istmo, arribando a Lima en 1651. Lamentablemente en la capital virreinal Ovalle enfermó a los pocos días de llegar y falleció, siendo sepultado en la iglesia del Colegio San Pablo<sup>14</sup>. Gran pérdida para la viceprovincia porque ya estaba dispuesto que el jesuita asumiría el rectorado del Colegio de Concepción, nombramiento muy esperado por Ovalle porque en dicho Colegio estaba establecida la superintendencia de misiones y posiblemente iba a cumplir su sueño de sumarse a las tareas de evangelización con los indígenas.

En el grupo que le acompañaba, y que luego continuó rumbo a Chile, había algunos religiosos extranjeros, entre ellos, el padre Nicolás Mascardi, el mismo que dos décadas más tarde, en 1670, siendo rector del colegio de Castro en Chiloé, fundaría la misión de Nahuel Huapi en el noroeste de la Patagonia, en aquel espacio geográfico que Ovalle había representado en su *Tabula Geographica* como parte de la gobernación de Chile.

#### LA HISTÓRICA RELACIÓN Y SU TABULA GEOGRAPHICA

Como se señaló anteriormente, en 1646 Ovalle publicó en Roma su *Histórica Relación del Reino de Chile*, una obra que en sus versiones en italiano y castellano, pretendía dar a conocer en círculos europeos todo lo que era necesario saber sobre su tierra, aunque esencialmente lo que más deseaba era “dar noticias de los ministerios de las almas en que se ocupa nuestra Compañía de Jesús en el Reyno de Chile”<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> Rodrigo Moreno, *Misiones en Chile Austral: Los jesuitas en Chiloé 1608-1768*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano – Americanos CSIC y Diputación de Sevilla, 2007, 259.

<sup>12</sup> Hanish, *op. cit.*, 88.

<sup>13</sup> Hanish, *op. cit.*, 92-93. Nunca se ha podido establecer con precisión la lista completa de los que viajaron.

<sup>14</sup> Hanish, *op. cit.*, 97.

<sup>15</sup> Alonso de Ovalle, *Histórica Relación del Reyno de Chile*. Roma: imprenta de Francisco Cavallo, 1646, prólogo al lector, II.

Este trabajo, fruto de un gran esfuerzo hecho por el autor en los años en que estuvo en Europa como procurador de la viceprovincia de la Compañía de Jesús de Chile, se transformó en una obra referencial para conocer diversos aspectos del país del cual Ovalle era originario, con las particulares miradas, reales e imaginarias, dispuestas para motivar y encender entusiasmos por aquellas lejanas tierras meridionales, necesitadas de operarios que trabajaran en el proceso de cristianización de las almas, tarea que la Compañía de Jesús había comenzado a desarrollar con mayor intensidad a partir del años 1608, en particular en Arauco y Chile<sup>16</sup>.

De hecho, esta obra tenía entre sus propósitos el dar a conocer Chile en las diversas provincias de la Compañía de Jesús tanto en España, en la asistencia italiana, en la provincia flandro-belga y también en las provincias de la asistencia germana, administraciones que concentraban la mayor cantidad de vocaciones jesuitas –en especial esta última– y que podía ser una opción para sumar misioneros para la viceprovincia, puesto que en España no estaban dadas las condiciones para completar el número de jesuitas que se requerían en Chile<sup>17</sup>.

Valga recordar que los viajes de procuradores a Roma tenían el como finalidad el llevar noticias, informes y consultas de las provincias y viceprovincias al Prepósito General, pero al mismo tiempo era recurrente la solicitud de apoyo para las misiones, traducido esto en recluta de voluntarios –con autorización del referido Prepósito–, para lo cual los textos edificantes eran de mucha utilidad, siendo esta *Histórica Relación de Reyno de Chile* una obra que se debe entender en este contexto, agregando también el propio mundo de las escrituras coloniales que sin duda influyó en el autor<sup>18</sup>.

¿Y el mapa inserto en la obra? En su libro Ovalle describía el territorio, hablaba de sus bondades, de su belleza, y al mismo tiempo de sus dificultades. También destacaba su valerosa población, de su historia dura, heroica –en el sentir del autor– y de claroscuros, pero todo ello necesitaba una representación de aquel extraño y lejano territorio llamado Chile. Por ello, la incorporación de la *Tabula Geographica Regni Chile*, tanto en la edición en italiano como en la hispana, así como la impresión de otra versión ampliada del mismo mapa, respondieron a una necesidad de completar el círculo que posibilitaba ubicar espacialmente aquel “Chile” que tan desconocido debió ser para el entorno romano donde se gestó la obra.

<sup>16</sup> Moreno, *op. cit.*, 89.

<sup>17</sup> Moreno, *op. cit.*, 257.

<sup>18</sup> Stefanie Massmann, “Conocimiento y escritura coloniales en la obra del jesuita Alonso de Ovalle”, *Literatura y lingüística*, 39, 2019, 159-171.

Sin embargo, universalmente conocido y frecuentemente representado era el estrecho de Magallanes, así como también los nuevos hallazgos que hacía tres décadas se habían concretado, el estrecho Le Maire y el cabo de Hornos. De hecho, el autor dedica los capítulos segundo y tercero del libro segundo de su obra para hablar de la Tierra del Fuego y de los dos estrechos de Magallanes y de San Vicente, demostrando haber consultado mapas y relaciones, como el de Abraham Ortelius, y los escritos de Antonio de Herrera, de los de Bry, De Laet y también de los Nodales<sup>19</sup>.

¿Pero estos hitos geográficos estaban asociados al Reino de Chile? Documentalmente el vínculo con Chile se remontaba a los tiempos de Pedro Sancho de la Hoz, quien había recibido el título de “Adelantado de Terra Australis” en 1539, previa al proceso de conquista de Pedro de Valdivia. Y por ello, desde que se concretó la empresa de conquista en 1541, en que también participó de la Hoz, siempre existió la pretensión del gobernador Valdivia, que el territorio de su jurisdicción se extendía hasta el estrecho de Magallanes. Incluso tras la muerte de este en 1553, al año siguiente Jerónimo de Alderete fue designado gobernador de Chile con límite jurisdiccional hasta el estrecho de Magallanes, y con mandato de que explorase y tomase posesión de “la otra parte de dicho estrecho de Magallanes”<sup>20</sup>, por lo que quedaba unificada la idea de que quien gobernaba Chile también tenía jurisdicción sobre la mítica *Terra Australis*, aquel territorio que en teoría comenzaba en la ribera sur del estrecho, cuando aún no se sabía que la Tierra del Fuego era en realidad una isla.

Ahora bien, esta convicción de que los límites de la gobernación de Chile se extendían hasta los territorios magallánicos desde mediados del siglo XVI no estaba representada en la cartografía. Y aunque la idea de que Magallanes era una aspiración concreta de extensión territorial del imperio español desde el virreinato del Perú, hasta los tiempos de la publicación del citado mapa de 1646, no se había realizado otro –o al menos no ha llegado hasta nosotros– en que quedara claramente establecida esa unidad jurisdiccional con Chile. ¿Por qué? Existen posibles factores que explicarían la larga omisión en la cartografía. Uno de ellos tiene relación que si bien hubo dos importantes expediciones desde Chile a Magallanes en el siglo XVI, específicamente la de Hernán Gallego y Juan Ladrillero, entre 1553 y 1558, no quedaron registros de mapas de dichas singladuras, aunque hay evidencia de que en algún momento sí hubo noticias de los resultados geográficos de dichas expediciones.

<sup>19</sup> Ovalle, *op. cit.*, 63-68.

<sup>20</sup> Guillermo Lagos Carmona, *Los títulos históricos: Historia de las fronteras de Chile*. Santiago, Andrés Bello, 1985, 249.

En el primer caso, el viaje de Gallego hay que enmarcarlo en el contexto de la expedición de Francisco de Ulloa y Francisco Cortés Ojea, que zarpó del antiguo puerto de Concepción –Penco– en octubre de 1553, dos meses antes de la muerte del gobernador Pedro de Valdivia. Eran tres naves las que conformaban la flotilla pero solo la que comandaba el piloto Hernán Gallego pudo completar el objetivo de explorar el estrecho y arribar hasta la boca oriental de este. Al regreso por el mismo estrecho, al salir al Pacífico, a raíz del mal tiempo fue arrastrado al sur hasta los 55 grados de latitud pero finalmente pudo regresar a la ruta de retorno, arribando a Concepción en enero de 1554. Este viaje fue considerado exitoso porque se recogió valiosa información, gracias a la *Relación* hecha por el propio piloto que aún se conserva<sup>21</sup>, aunque no se menciona la elaboración de cartas náuticas o delineamiento de costas o bosquejos, algo que los navegantes pudieron haber realizado durante la travesía.

La segunda expedición fue la de Juan de Ladrillero por mandato del nuevo gobernador García Hurtado de Mendoza, quien al llegar a Chile en 1557, impulsó la idea de incorporar el estrecho a los dominios de su gobernación.

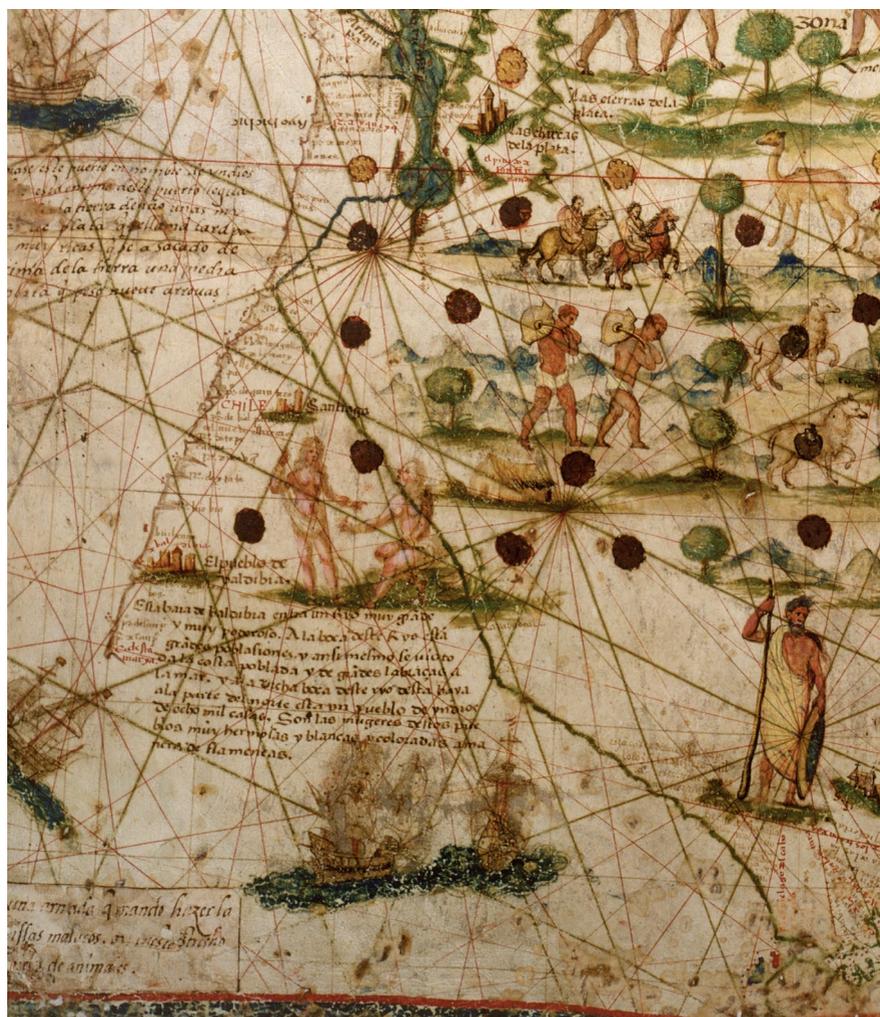
La flotilla de tres naves zarpó de Valdivia en noviembre de 1557 y, al igual que la incursión anterior, no estuvo exenta de inconvenientes, puesto que solo la nave de Ladrillero pudo ingresar al estrecho alcanzando la boca oriental en agosto de 1558, donde tomaron posesión en nombre del gobernador de Chile el día 9 de dicho mes. Tras hacer un reconocimiento del propio paso interoceánico y luego, al regreso en el Pacífico, explorar los canales australes, pudieron regresar a Concepción en 1558 aunque tan diezmados que al poco tiempo fallecieron todos los que habían sobrevivido, incluido Ladrillero<sup>22</sup>. De todas formas, la expedición del referido piloto fue la primera que logró un exhaustivo reconocimiento de la costa de Magallanes y de los canales australes al sur del golfo de Penas, identificando toponimia que se observará más adelante en el mapa de Ovalle. Dos relaciones del viaje se conservaron, y aunque no hay evidencia de registro cartográfico, sin embargo, las modificaciones que hizo Sancho Gutiérrez de su mapamundi realizado inicialmente en Sevilla en 1551, y en que se hace un bosquejo posterior de la costa chilena de Valdivia en 1560, da luces de

<sup>21</sup> *Relato del piloto Hernán Gallego*, en María Ximena Urbina, *Fuentes para la historia de la Patagonia Occidental en el período colonial. Primera Parte: Siglos XVI y XVII*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2014, 35-39.

<sup>22</sup> Mauricio Onetto, “ Los “descubrimientos” del estrecho de Magallanes. La relación de los ayudantes del piloto-cosmógrafo Juan Ladrillero, 1557-1558”, *Anales de Literatura Chilena*, 33, 2020, 51-101.

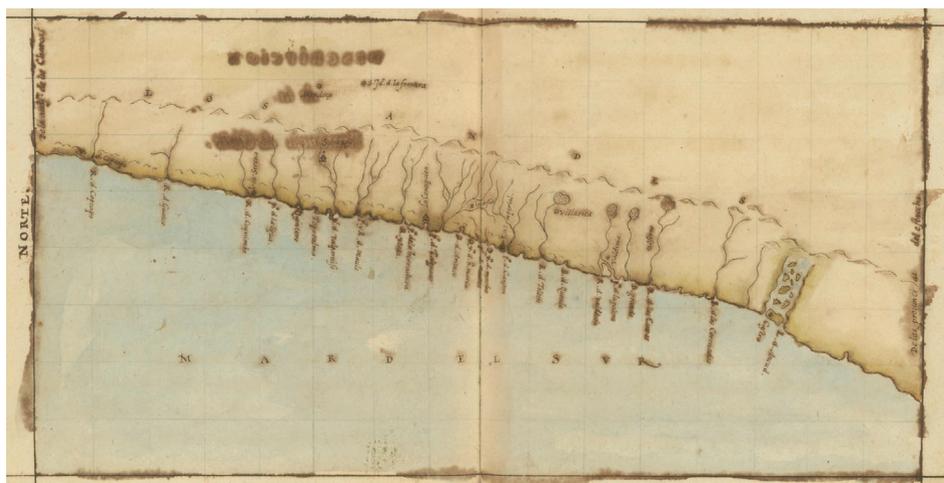
que de dicha expedición hubo registros que llegaron a España y que se incorporaron a la geografía oficial hispana.

Detalle Mapamundi de Sancho Gutiérrez, 1551 con modificaciones posteriores.  
Biblioteca Nacional de Austria, Viena.



Posterior a Ladrillero, ya con la referida toma de posesión del estrecho en nombre del gobernador de Chile, no hubo más incursiones hispanas a Magallanes en las siguientes dos décadas, y hacia 1574-1575 el cosmógrafo Juan López de Velasco realizaba su mapa titulado *Descripción de la Provincia de Chile*, en donde aparecen los límites de un Chile más acotado en extensión, correspondientes al desierto de Atacama al norte de Copiapó y al sur del archipiélago de Chiloé, y en donde se incluía la provincia de Cuyo. Incluso en el mapa se especifican los límites con la Audiencia de Charcas por el norte y “de las provincias del estrecho” por el sur.

Descripción de la Provincia de Chile de Juan López de Velasco, 1575.  
Cortesía The John Carter Brown Library at Brown University, Providence, Rhode Island



Entonces ¿por qué Magallanes y su región no se relacionan con Chile si se considera que su toma de posesión había ocurrido hacía dos décadas? La razón podría estar en que la idea de la Cordillera de los Andes comenzaba a condicionar la imagen del territorio y sus límites, idea que vino desde España y que influyó en la identidad colonial local en el segunda mitad del siglo XVI, tal como lo sugiere Alejandra Vega<sup>23</sup>. Y además, se entendía a la “Provincia de Chile”

<sup>23</sup> Alejandra Vega, *Los Andes y el Territorio de Chile en el siglo XVI*, Santiago de Chile, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 289.

como aquel espacio conquistado, y en el caso de Magallanes, salvo el acto de posesión, aún no formaba parte efectiva del territorio.

Pocos años después de la elaboración de dicho mapa –que en realidad solo vio la luz en forma impresa en la edición de Antonio de Herrera en 1601– se produjo en el estrecho la incursión del inglés Francis Drake en 1578, el primer extranjero enemigo de España que se aventuraba a pasar. Ante ello la respuesta hispana no surgió desde Chile, sino que vino directamente desde El Callao, con la expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa, quien entre enero y febrero de 1580 reconoció el estrecho de oeste a este, realizando mapas e identificando puntos de referencia para las futuras navegaciones<sup>24</sup>. De estas cartas que luego fueron llevadas a España y sirvieron para los planes de fortificación del paso interoceánico y la planificación de las ciudades que se habrían de fundar en 1584 –Nombre de Jesús y Ciudad del Rey don Felipe– lamentablemente no se conservaron, pero sí influyeron en la toponimia del estrecho y del archipiélago magallánico en la boca occidental, influencia que también recogerá Ovalle en su *Tabula Geographica* de 1646<sup>25</sup>.

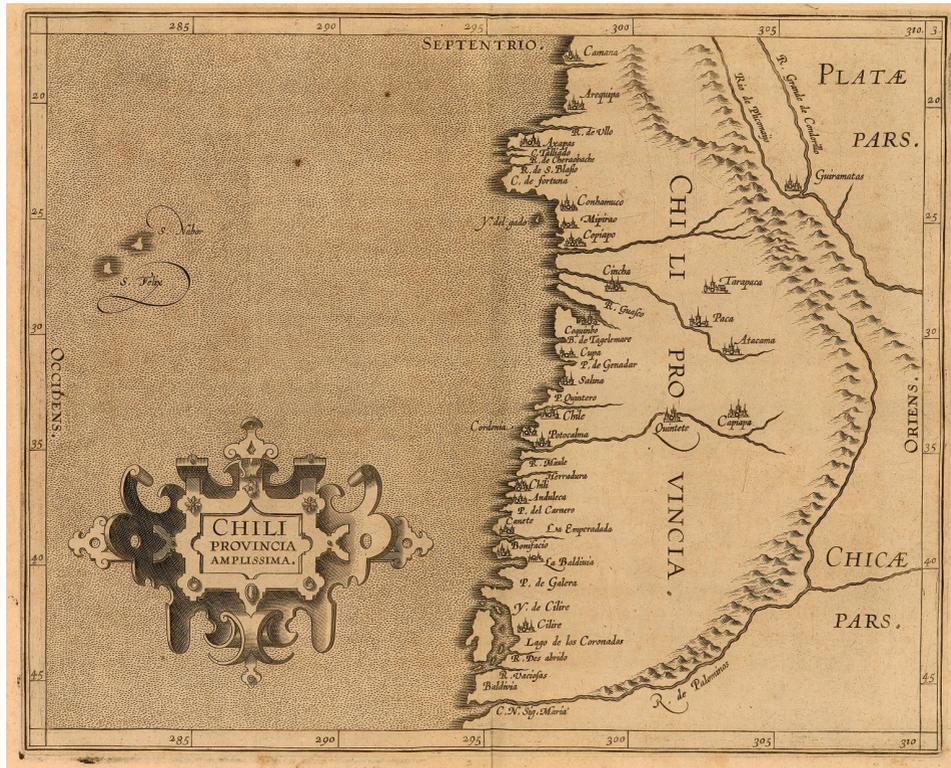
Tras el conocido fracaso de las fundaciones hispanas de Sarmiento, que entre otros propósitos buscaba garantizar su abastecimiento y apoyo desde España y no desde Chile<sup>26</sup>, ya no se conocieron otros intentos hispanos por cartografiar el estrecho sino hasta más de tres décadas más tarde, sin embargo, en el intertanto dos mapas impresos salieron a la luz a finales de siglo en que se siguió replicando la idea de un territorio que no pasaba más al sur del archipiélago de Chiloé. El primero, de Cornelius Wytfliet titulado *Chili Provincia Amplissima*, que es el primer mapa impreso específico de Chile, una extraña cordillera de los Andes condiciona el territorio que por el norte se extiende erróneamente hasta la región de Arequipa y por el sur el límite volvía a confirmar que la frontera estaba al sur del archipiélago de Chiloé, en un río identificado como Palominos.

<sup>24</sup> *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*, Madrid, imprenta Real de la Gazeta, 1768.

<sup>25</sup> Ovalle hace referencia a las dos expediciones de Sarmiento de Gamboa en el capítulo primero del libro sexto, afirmando que el rey “le volvió a embiar a Chile”, por ende, a fundar las ciudades en el estrecho. Ovalle, *op. cit.*, 213.

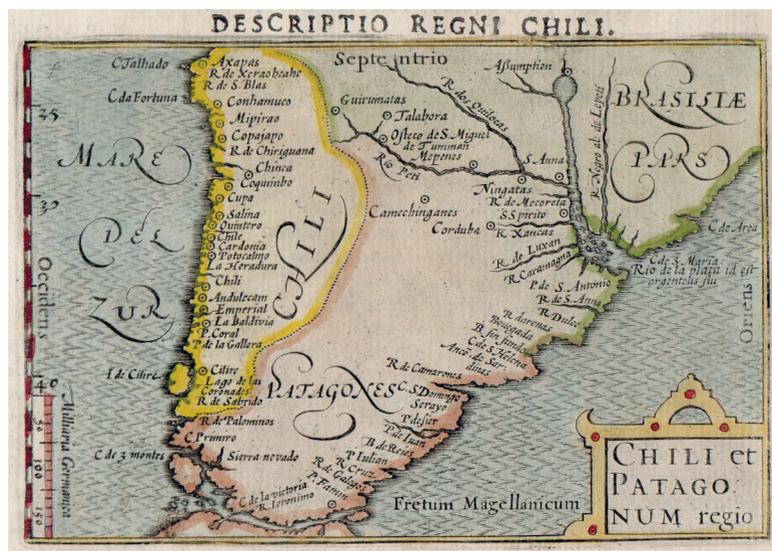
<sup>26</sup> El autor señala que el fracaso se debía en otros factores “por no tener comunicación con las otras de Chile”. Ovalle, *op. cit.*, 213.

Chili Provincia Amplissima de Cornelius Wytfliet, 1597  
 Cortesía The John Carter Brown Library at Brown University, Providence, Rhode Island



Al año siguiente Barent Langenes publicó en Middelburg el *mapa Chile et Patagonum regio*, el primero en que integra a Chile con la región de Magallanes pero el editor y grabador neerlandés, de todas formas insinuó un límite sur en el mismo río Palominos al sur de Chiloé.

Chile et Patagonum regio de Barent Langenes, 1598.  
Colección privada



Posteriormente se hicieron varias versiones de este mapa y también otras representaciones de Chile, como las realizadas por Bertius, que replicaron la idea de que Chile tenía frontera con la tierra de los Patagones, aunque por el norte se extendía hasta Axapas o Arica, dependiendo de las erradas noticias que repetían algunos cartógrafos que no conocían el territorio.

También el mapa de Chile de fray Diego de Ocaña realizado hacia 1600 y que se conserva manuscrito en la Universidad de Oviedo muestra un territorio acotado entre Coquimbo y Chiloé, si bien es cierto que es posible que Ovalle nunca vio esta bella pieza cartográfica que está dividida en 4 partes<sup>27</sup>.

En cuanto a la referida publicación de Antonio de Herrera de 1601 confirmó en círculos editoriales europeos que la Provincia de Chile era un espacio geográfico acotado en su versión norte-sur, y generoso en su extensión en la gran región de Cuyo. Lo anterior podría explicar la influencia que tuvo este tipo de cartografía, por ejemplo, en el mapa de Juan de Leat, titulado *Chili*, publicado

<sup>27</sup> Diego de Ocaña, "Relación del viaje a Chile, año de 1600", en *Anales de la Universidad de Chile*, 120, 1960, 20-35. La introducción es de Eugenio Pereira Salas. El original en el repositorio institucional de la Universidad de Oviedo, Fondo Antiguo, M-215.

en 1625 y que Alonso de Ovalle tuvo a la vista. Valga hacer notar además que del mapa de Laet luego se hicieron nuevas versiones como las de Bleau, Hondius y Janssonius aparecidas antes de la publicación de la *Tabula Geographica* de 1646<sup>28</sup>.

En cuanto a Magallanes, región separada de Chile, la producción cartográfica fue intensa a partir de las navegaciones extranjeras realizadas con posterioridad a Drake. Así se observa en el caso de la incursión de Thomas Cavendish del cual quedaron registros cartográficos posteriores, así como también del paso de Olivier van Noort y Joris van Spilbergen<sup>29</sup>. En toda aquella abundante producción de mapas, la Patagonia, el estrecho y Tierra del Fuego eran presentados como un espacio geográfico autónomo no vinculado a la gobernación de Chile –ni tampoco a Buenos Aires–, algo entendible puesto que dicha cartografía tenía otros objetivos de índole estratégico que no guardaban relación con los intereses del imperio español.

Tras el fracaso de las fundaciones magallánicas de Sarmiento, solo tres décadas más tarde, en 1618 hubo una nueva incursión al estrecho, esta vez liderada por los Hermanos Nodal y el piloto Diego Ramírez de Arellano quienes a propósito del nuevo hallazgo de Willem Schouten y Jacob Le Maire de un paso austral –cabo de Hornos– en 1616, realizaron por orden del rey una exploración a fines de 1618 y comienzos del año siguiente, constatando la existencia del estrecho Le Maire, al que los españoles llamaron San Vicente, y el cabo de Hornos, al que se rebautizó como San Ildefonso. De regreso a España las noticias del viaje fueron publicadas en 1621 bajo el título *Relación del viaje que por orden de su Magestad y acuerdo del real Consejo de Indias hizieron los capitanes Bartolome Garcia de Nodal y Gonzalo de Nodal...* en el que se incluyó un mapa a partir de la información obtenida por los Nodales y el levantamiento realizado por Ramírez de Arellano<sup>30</sup>. Dicho mapa, realizado por Pedro Teixeira y grabado por Juan de Courbes, pudo haber sido visto por Alonso de Ovalle durante su estancia en Madrid ya que en la *Histórica Relación* alude a la obra de los Nodales, sin embargo,

<sup>28</sup> En 1640 se publicó póstumamente la versión de Willem Bleau, fallecido en 1638, titulada *Theatrum Orbis Terrarum, sive, Atlas novus* en donde se incluyó un mapa de “Chili” tomado de la versión de Laet. También se publicaron versiones de Henricus Hondius y Jan Janssonius con pequeñas modificaciones.

<sup>29</sup> Mateo Martinic, *Cartografía Magallánica 1523-1945*, Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 94-96.

<sup>30</sup> *Relación del viaje que por orden de su Magd y acuerdo del real Consejo de Indias hizieron los capitanes Bartolome Garcia de Nodal y Gonçalo de Nodal hermanos, naturales de Pontevedra, al descubrimiento del Estrecho nuevo de s. Vicente y reconocimieo del de Magallanes*, Madrid, imprenta de Fernando Correa Montenegro, 1621.

por la forma que él delineó la región austral de su *Tabula* parece no haber sido su referencia principal, más aún cuando equivoca el nombre hispano que le da al cabo de Hornos y que estaba claramente especificado en el mapa de 1621 y en la *Relación* publicada.

Reconocimiento de los estrechos de Magallanes y San Vicente, 1621  
Colección de Juan & Peggy Rada



Tras esta incursión hispana, que nuevamente no se hacía desde Chile sino de la propia Península Ibérica, no existieron nuevas expediciones al estrecho de Magallanes sino hasta la segunda mitad del siglo XVII<sup>31</sup>, es decir, con posterioridad al mapa de Ovalle. Solo un intento de explorar los canales australes por parte del capitán Rodrigo Navarro en compañía de un misionero jesuita en 1641, el padre Montemayor, es el único registro anterior a la *Tabula Geographica* aunque para entonces Ovalle ya no estaba en Chile sino en viaje a España. No obstante, en la *Histórica Relación* confiesa tener noticias recientes de dicho viaje: “tengo cartas en que me avisan que el Padre Gerónimo de Montemayor, apostólico misionero de aquel Archipiélago de Chiloé, entro la tierra firme adentro con el Capitán Navarro, que es muy valeroso y afamado en aquella tierra”<sup>32</sup>.

Por todo lo anterior, es evidente que la región del estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego no estaban representadas cartográficamente como parte integral de la gobernación de Chile aunque, tal como señalamos, la toma de posesión oficial se había producido en agosto de 1558.

La ausencia de expediciones posteriores a Ladrillero desde la gobernación, y la desconexión con Chile de las empresas de Sarmiento y la de los Hermanos Nodal, más el mapa de Juan López de Velasco y su influencia en las versiones cartográficas flamencas y neerlandesas, terminó por consolidar la idea de un Chile con límites acotados de norte y sur, entre Atacama y Chiloé. Por ello llama la atención el mapa de Ovalle de 1646 porque retoma la idea de los primeros conquistadores, con la particularidad de que el autor es un criollo que quiere dar a conocer el mundo la tierra de donde procede, y en donde entiende que la Patagonia, Magallanes y Tierra del Fuego formaban parte integral de un identidad protonacional, algo imaginaria, osada pero con convicción.

#### LA TABULA GEOGRAPHICA Y LA REGIÓN DE MAGALLANES

Sobre el o los mapas de Ovalle se ha tratado en profundidad tanto en el inserto en las dos ediciones de la *Histórica Relación* como en las versiones de gran formato que existen en la John Carter Brown Library y en la Bibliothèque

<sup>31</sup> Rodrigo Moreno, “Magallanes entre los siglos XVI al XVIII: Cartografía hispana para un estrecho incógnito”, *Anales de Literatura Chilena*, 33, 2020, 103-126.

<sup>32</sup> Ovalle, *op. cit.*, 72.

Nationale de France<sup>33</sup>, impresos que fueron dedicados al Pontífice Inocencio X y de los que hasta la fecha, no se han encontrado otros ejemplares.

Los estudios de Wroth<sup>34</sup>, Donoso<sup>35</sup>, Hanish<sup>36</sup>, Dreyer-Eimbcke<sup>37</sup>, Martinic<sup>38</sup> y Vega<sup>39</sup>, mas las antiguas menciones de Uricoechea y José Toribio Medina, son una demostración del interés que ha despertado el estudio de esta “cartografía inicial” de Chile, abierta a los confines australes, con una mixtura de realidad e imaginario que podía llegar a animar un fervor apostólico a jóvenes jesuitas, tal como le ocurrió al padre Mascardi, quien años más tarde buscó precisamente en aquella geografía austral patagónica nuevos desafíos pastorales<sup>40</sup>, e intentando hallar aquellos Césares a los que aludió Ovalle en su obra<sup>41</sup>.

<sup>33</sup> Las medidas de los mapas son las siguientes. El impreso inserto en el libro mide 35,7 x 47,2. Y el del gran formato pide 58 x 117 cm.

<sup>34</sup> Lawrence C. Worth, “Alonso de Ovalle’s Large Map of Chile, 1646”, *Imago Mundi*, 14, 1959, 90-95.

<sup>35</sup> Ricardo Donoso, “El mapa de Chile del P. Alonso de Ovalle”, *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, XXXIII, 1962, 647-664.

<sup>36</sup> Hanish, *op. cit.*, 260-267.

<sup>37</sup> Oswald Dreyer-Eimbcke, “Alonso de Ovalle und die Aufgung der Kartographie Chile, *Speculum Orbis*, 2, 1986, 75-88.

<sup>38</sup> Mateo Martinic, “Rarezas cartográficos: I. Las cuatro versiones del Mapa de Chile del Padre Alonso de Ovalle. II. El curioso mapa de la región magallánica de Francisco de Seixas y Lovera (1690)”, *Boletín Academia Chilena de la Historia*, 107, 1997, 385-400.

<sup>39</sup> Alejandra Vega, “La Tabula Geographica Regni Chile de Alonso de Ovalle”, en Alonso de Ovalle, *Histórica Relación del Reyno de Chile*. Santiago de Chile, El Mercurio S.A.P., 2012, 63-70.

<sup>40</sup> Moreno, *Misiones... op. cit.*, 201-243.

<sup>41</sup> Ovalle, *op. cit.*, 72.

Tabula Geographica Regni Chile de Alonso de Ovalle, 1646.  
Colección Juan & Peggy Rada



Precisamente en ese espacio austral es en el que nos queremos detener para determinar si hubo novedades sobre el territorio representado por el jesuita. En primer lugar lo que Martinic denomina como “escasa prolijidad del trazado fretano”<sup>42</sup>, se debería a que Ovalle para delinear el estrecho se basó en una serie de mapas que circulaban desde la segunda década de 1600 sin que hasta la fecha se haya podido determinar cuál habría sido la fuente principal del jesuita. La alusión a Juan de Leat por parte de dicho autor, podría hacer pensar que recibió influencia del mapa titulado *Provinciae Sitae ad Fretum Magallanis itemque Fretum le Maire*, que el neerlandés publicó en 1630 a partir del trabajo del cartógrafo Hessel Gerritsz, sin embargo, de haber visto este plano, de todas formas

<sup>42</sup> Martinic, *Cartografía...op. cit.*, 100.

el autor de la *Tabula Geographica* se tomó muchas libertades y al parecer mezcló información proveniente de otras fuentes. De hecho, debió conocer el mapa del viaje de los hermanos Nodal publicado en 1621 pero también su *Tabula* se aleja de la forma que delinearon los navegantes gallegos y el piloto Diego Ramírez. ¿Habrá visto otros mapas hoy desconocidos? Ese camino incierto por ahora no tiene sentido abordar, porque hasta ahora sigue abierta la discusión sobre el “mapa” realizado por el franciscano Gregorio León entre 1625 y 1629 aproximadamente y que Ovalle cita en su obra y en su propia *Tabula*. Sobre este tema existen opiniones diversas, tanto de si se trataba de un mapa propiamente tal, es decir, de una representación cartográfica, o si en realidad era una descripción escrita, tema que no ha podido nunca ser zanjado porque dicha obra hasta la fecha sigue perdida<sup>43</sup>.

En cuanto a la toponimia, queda en evidencia que Ovalle recoge noticias de distintos orígenes. Por ejemplo, al estrecho Le Maire lo identifica también con el nombre asignado por los hermanos Nodal, San Vicente, pero para el Cabo de Hornos, que el autor mantiene el nombre original neerlandés Hoorn, le da el nombre de cabo de S. Salvador, noticia que no está vinculada a la empresa de los navegantes gallegos, quienes denominaron a dicho cabo San Ildefonso, quedando así registrado en casi toda la cartografía hispana posterior a 1619.

En cuanto a la ubicación de las ruinas de la ciudad del Rey don Felipe, Ovalle la sitúa en el emplazamiento que ocupó la ciudad del Nombre de Jesús, en la boca oriental, antes de las dos angosturas, error que solo pudo cometer basándose en fuentes mal informadas. Sin embargo, las referidas angosturas y, por ejemplo, el paso Tortuoso sí están delineados con ideas cercanas a la realidad.

También el autor muestra la existencia de un canal en la isla Tierra del Fuego, conocido en tiempos coloniales como San Sebastián, un mítico hito geográfico que se mantuvo vigente hasta finales del siglo XVIII.

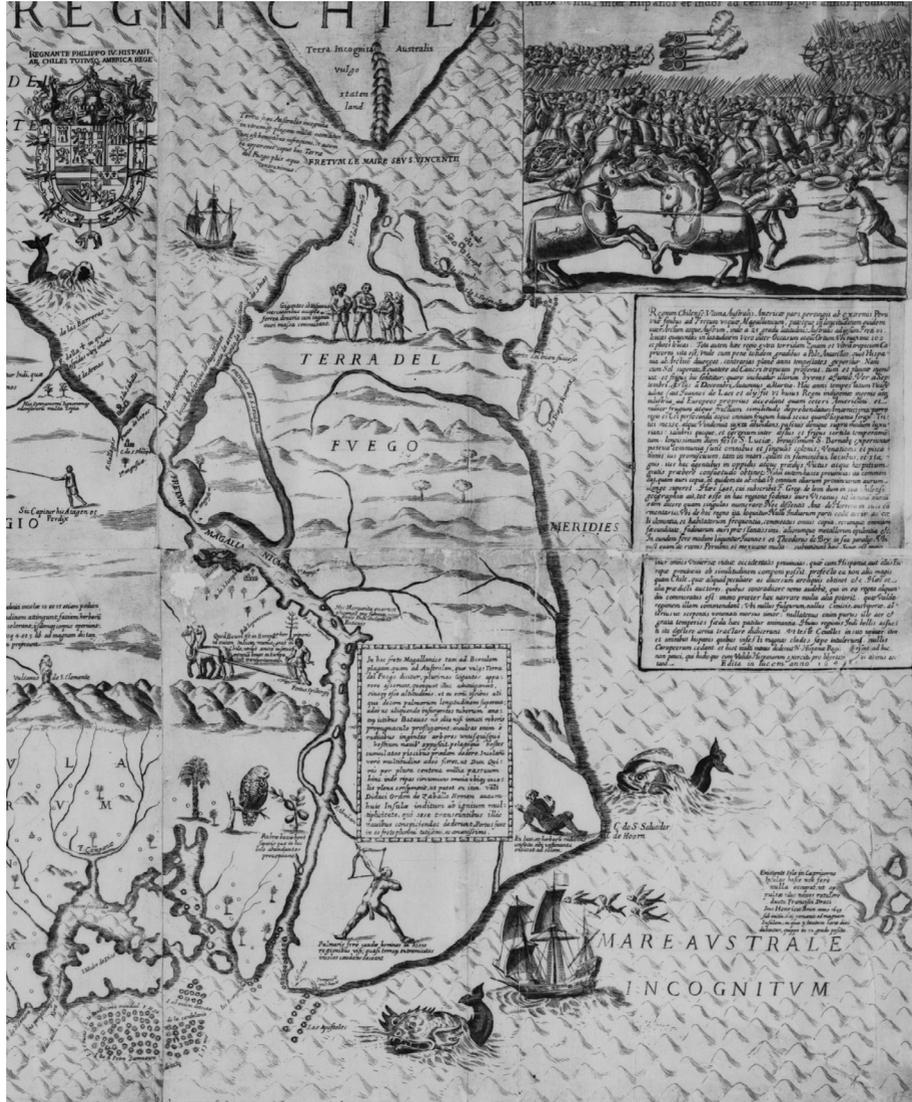
<sup>43</sup> José Miguel Barros, “Interrogantes sobre dos franciscanos de Chile: Gregorio de León y Gregorio Fariás”, en René Millar Carvacho y Horacio Aránguiz Donoso, *Los franciscanos en Chile: una historia de 450 años*, Santiago de Chile, Academia Chilena de la Historia, 2005, 187-196. Cfr. Worth, *op. cit.*, 94.

Detalle Tabula Geographica de Alonso de Ovalle, 1646.  
Versión impresa en el libro



Curioso resulta la ausencia de las islas Diego Ramírez en el mapa inserto en el libro, descubiertas en 1619 y que estaban representadas con frecuencia a partir de 1621 en la cartografía hispana y europea en general, sin embargo, en la versión en gran formato si aparecen delineadas pero más cercanas al estrecho Le Maire, muy alejadas de su posición real, casi frente a la bahía del Buen Suceso, otro hito geográfico de los hermanos Nodal.

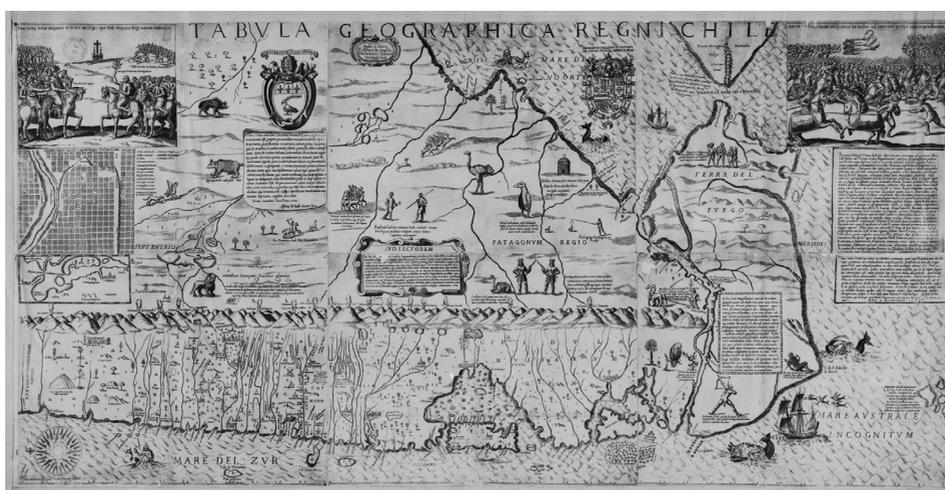
Detalle Tabula Geographica Regni Chile de Alonso de Ovalle, 1646  
Versión de gran formato



En cuanto a los aciertos que influyeron en la cartografía posterior, está el nombre de la isla Madre de Dios que, como bien señala Ximena Urbina, sería la primera vez que se identifica el topónimo cartográficamente en el grado 50 de

la costa occidental patagónica<sup>44</sup>. De hecho, no hay otros mapas que sitúen dicho nombre en forma específica, y si bien Sarmiento de Gamboa fue el gestor de aquel topónimo, en realidad lo tenía asignado para todo el estrecho de Magallanes, idea que obviamente no prosperó. Solo queda la duda acerca de los mapas que hizo Sarmiento de su exploración de dicha área geográfica, y que fueron llevados a España. Lamentablemente hoy no se conserva ningún ejemplar.

Tabula Geographica Regni Chile de Alonso de Ovalle, 1646  
Bibliothèque Nationale de France, París.



En la versión de gran formato, el autor incorpora algunas noticias recientes como el paso del navegante Henricus Brun en 1643, posiblemente el neerlandés Henrick Brouwer, pero Ovalle no estaba aún informado que dicho marino fue el primero que descubrió que la *Terra incognita Australis*, que ya Schouten y Le Maire habían llamado Staten Land, era en realidad una isla, rompiendo para siempre la conexión americana con aquella mítica tierra imaginada.

Y a propósito de lo mítico, tal como se señaló anteriormente, la región magallánica, y en particular la Tierra del Fuego, fue un espacio reservado al imaginario, prolongando la supuesta existencia de gigantes, así como también, al norte

<sup>44</sup> Ximena Urbina, "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", en *Vegueta*, 17, 2017, 549.

del estrecho, el autor identifica asentamientos urbanos inexistentes e incluso “rabudos”, tema que debió llamar la atención de las mentes curiosas en Europa, y especialmente a todos aquellos que tenían gran interés científico, en un tiempo en que comenzaban a despertar con fuerza las ideas racionalistas.

En definitiva, Ovalle realizó un mapa de la América austral, a la que entendía como parte integral de Chile, su tierra. Basándose en documentación diversa y en una mixtura entre la realidad y el imaginario, su mapa dejó huella en la segunda mitad del siglo XVII y aún en los comienzos del siglo siguiente. Este jesuita dibujó su Chile como él lo entendía, a ambos lados de la cordillera de Los Andes, cuya travesía él mismo había realizado en sus tiempos en que tuvo que partir al noviciado en Córdoba y luego, cuando regresó como estudiante a Santiago. También sabía que el límite norte estaba al norte del río Copiapó y en Chile central identificó ríos y montañas, ciudades y pueblos, lagos y volcanes, incluso minas de cobre. No dudó en poner la ubicación de los fuertes y en la costa sembró de toponimia en todas las bahías y surgideros que pudo. Incluso delineó las islas del Pacífico que estaban bajo la jurisdicción de la gobernación de Chile, pero lo que marcó la gran diferencia de la época, es que puso aquella lejana Patagonia y la región magallánica como espacio de frontera, poblado, llamado a ser reconocido y evangelizado, tarea cuyo autor imaginaba como uno de los futuros desafíos de su orden, gracias a los nuevos operarios que su mapa y su obra ayudarían a cautivar.



## NAVES Y NÁUTICA EN LA ERA DE LOS DESCUBRIMIENTOS

por

*Jorge Ortiz Sotelo*<sup>1</sup>

### RESUMEN

*A lo largo del siglo XV y las primeras décadas del XVI, las coronas portuguesa y castellana llevaron a cabo un enorme esfuerzo exploratorio que les permitió ampliar el mundo conocido. Lo que se inició con la exploración de la costa africana bajo el impulso del infante don Enrique, fue seguido por el arribo al Nuevo Mundo por la expedición liderada por Cristóbal Colón, y culminó con la primera circunnavegación a cargo inicialmente de Fernando de Magallanes y luego de Juan Sebastián Elcano.*

*Conocida como la Era de los Descubrimientos, los avances de esta época fueron posibles gracias a una sostenida transformación de las embarcaciones y de los métodos de navegación, en los que contribuyeron de diversa manera portugueses, italianos, españoles, judíos y árabes. Con ocasión del quinto centenario de primer cruce del estrecho de Magallanes, el presente trabajo busca brindar una visión general del proceso de transformación que posibilitó que este navegante lusitano, al mando de una expedición española, pudiera alcanzar dicho logro.*

**Palabras clave:** *Historia Marítima. Historia de los Grandes Descubrimientos. Fernando de Magallanes. Historia de la Ciencia.*

### ABSTRACT

*Throughout the 15th century and the first decades of the 16th century, the Portuguese and Castilian crowns carried out an enormous exploratory effort that allowed them to expand the known world. What began with the exploration of the African coast under the impulse of the infante Don Enrique, was followed by the arrival to the New World by the expedition led by Christopher Columbus, and culminated with the first circumnavigation initially headed by Fernando de Magallanes, and later by Juan Sebastián Elcano.*

<sup>1</sup> Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima, Correo electrónico: thalassajos@gmail.com

*Known as the Age of Discoveries, these achievements were made possible by a sustained transformation of ships and methods of navigation, in which Portuguese, Italians, Spaniards, Jews and Arabs contributed in different ways.*

*On the occasion of the fifth centenary of the first crossing of the Strait of Magellan, the present work seeks to provide an overview of the process of transformation that allowed this Lusitanian navigator, in command of a Spanish expedition, to achieve this achievement.*

**Key words:** *Maritime History. History of the Great Discoveries. Fernando de Magallanes. History of Science.*

El 20 de setiembre de 1519 zarparon de Sanlúcar de Barrameda 5 naves con 239 hombres a bordo, con el propósito de llegar a las islas de las Especierías navegando hacia el oeste. Para ello se requería encontrar un paso que uniera el Atlántico con el Mar del Sur, “descubierto” seis años antes por Vasco Núñez de Balboa. Concebido por dos portugueses, el marino Fernao de Magalhaes –a quien en adelante mencionaremos con su nombre castellanizado: Fernando de Magallanes– y el cosmógrafo Rui Faleiro, este ambicioso proyecto había sido rechazado por su monarca, que tenía el monopolio de la ruta del cabo de Buena Esperanza, pero fue aceptado por Carlos I de España, viendo en él la posibilidad de acabar con dicho monopolio. Enfrentando numerosas dificultades, entre ellas la poco velada animosidad de algunos nobles castellanos, en octubre de 1520 Magallanes logró descubrir el estrecho que aún lleva su nombre, y luego de cruzar el enorme océano Pacífico, en marzo alcanzó Guam y en abril de 1521, Filipinas, donde falleció en un enfrentamiento con los nativos de la isla de Mac-tán. El mando de la expedición recayó en el portugués Duarte Barbosa y el español Juan Serrano, pero ambos murieron pocos días después envenenados por el rajá de Cebú, siendo sucedidos por el piloto portugués Juan López de Carvalho. En setiembre de ese mismo año, las tripulaciones acordaron reemplazar a Carvalho y nombraron jefe de la expedición y capitán de la *Trinidad* a Gonzalo Gómez de Espinosa, y con igual cargo en la *Victoria* a Juan Sebastián Elcano. Luego de alcanzar las Molucas, las naves emprendieron el regreso a España en forma independiente, pero la *Trinidad* y sus 17 tripulantes fue capturada poco después, mientras que Elcano con 17 exhaustos marineros logró arribar a Sanlúcar en setiembre de 1522, completando de esa manera la primera circunnavegación.

Entre lo que se adquirió para la expedición se mencionan los pagos hechos a Nuño García de Toreno, cartógrafo de la Casa de Contratación de Sevilla, para la compra de pergaminos, y la confección de 25 cartas de marear, una de las cuales fue enviada al Rey, y de dos agujas de marear o brújulas. También se adquirieron o mandaron hacer varios otros instrumentos. Así, se sabe que Rui

Falero fabricó seis cuadrantes de madera y un astrolabio “de palo”, e hizo construir cuatro cajas grandes de madera para colocar en cada una de ellas cuatro brújulas; Magallanes aportó quince cuadrantes “abrozuados”, seis astrolabios de metal, doce ampolletas o “relojes de arena” que se llevaron, seis compases y 17 agujas de marear o brújulas. Por su parte, Bernaldino del Castillo compró en Cádiz 16 brújulas y 6 relojes de arena<sup>2</sup>.

No se sabe cuántas cartas e instrumentos fueron asignados a cada nave, pero es de suponer que la capitana recibió la mayor parte y que el resto fue entregado a los pilotos de las otras. Es a través del testimonio de uno de ellos, Francisco Albo, que tenemos evidencias del empleo de algunos de estos instrumentos. A diferencia del relato de Pigafetta y de algunos otros testimonios del viaje, el derrotero de Albo se enfoca en cosas esencialmente técnicas, con poca y dispersa información sobre los sucesos que le tocaron vivir a los expedicionarios.

Su derrotero del viaje al Maluco se inicia el 29 de noviembre de 1519, en la costa de Brasil, y concluye al 4 de setiembre de 1522, poco antes de arribar a Sanlúcar. En él encontramos datos de latitud, calculada sobre la base de mediciones de la meridiana del Sol y las declinaciones correspondientes a la fecha en que las hizo; así como alturas de la Cruz del Cruz. También figuran los rumbos que las naves van tomando, los sondajes en determinados lugares y la calidad del fondo cuando buscan fondeadero. Asimismo, describe de manera somera los principales accidentes geográficos, los pueblos que van hallando y los lugares donde encuentran agua, alimentos, leña y maderos, proporcionando también indicaciones para sortear los peligros o para ingresar a un fondeadero<sup>3</sup>.

La apretada síntesis que se ha hecho de la expedición de Magallanes y Elcano, así como del derrotero de Albo, lleva a que se planteen los temas centrales de este trabajo: ¿por qué tanta y tan importante presencia portuguesa en una expedición española?, ¿cuáles eran las técnicas de navegación que emplearon?, ¿qué era una nao?

Para tratar de responder estas interrogantes iniciales debemos revisar el largo proceso de cambios en la náutica y en las naves que se inició en las primeras décadas del siglo XV, proceso en el que cupo un importante papel al pequeño reino de Portugal.

<sup>2</sup> Martín Fernández de Navarrete, *Expediciones al Maluco, viage de Magallanes y Elcano*, Imprenta Nacional, Madrid, 1837, IV, 8. José Toribio Medina, *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo, 1518-1818*, Imprenta Ercilla, Santiago, 1888, I, 137-138.

<sup>3</sup> Cristóbal Bernal, *La huella archivada del viaje y sus protagonistas*, Documentos para el quinto centenario de la primera vuelta al mundo, Sevilla, 2015.

Como muchas cosas en la historia, es difícil encontrar una única razón por la que los lusitanos se lanzaron a explorar mares ignotos. Las opiniones han estado y probablemente continuarán divididas entre los que señala que respondió a una suerte de fiebre religiosa por salvar almas de los infieles y los que proponen fines más mundanos, como los de hacerse del comercio de oro y esclavos que, proveniente del África subsahariana, controlaban los magrebíes. Quizá unos y otros tengan algo de razón, pero lo más probable es que fueran diversas motivaciones las que impulsaron dicho proceso, entre ellas algunas circunstancias políticas internas y externas<sup>4</sup>.

Es por ello que resulta necesario dar una idea general de lo que entonces ocurría en el mundo europeo.

#### AMPLIANDO EL MUNDO CONOCIDO

Desde mediados del siglo XIV los turcos habían ido incrementando su control del Mediterráneo oriental, logrando someter a vasallaje al imperio bizantino, al que terminarían destruyendo en 1453. Esa expansión fue comprometiendo el comercio con Oriente, y trajo como consecuencia la inexorable declinación de Génova, Venecia y otras ciudades italianas que lo habían controlado durante varios siglos mediante un complejo sistema de enclaves. En ese contexto de clara incertidumbre, se incrementó la demanda de oro, principalmente en las repúblicas italianas, el que en gran medida provenía del África subsahariana.

En el Mediterráneo occidental, el califato de Córdoba aun resistía vigorosamente la arremetida de las huestes cristianas que procuraban liberar la península ibérica de la presencia de un reino musulmán; mientras que numerosas embarcaciones norafricanas atacaban el comercio y los puertos de los reinos cristianos. Portugal había logrado expulsar a los musulmanes de su territorio en 1249, y eliminado la amenaza de ser sometido a Castilla tras derrotar a sus fuerzas en Aljubarrota el 14 de agosto de 1385. La victoria alcanzada por Joao I marcó también el inicio de la dinastía de Avis, que habría de poner en marcha una política marítima que buscaba asegurar la subsistencia del reino y el

<sup>4</sup> L. A. Fonseca, "Portuguese maritime expansion from the African coast to India", en Michel Balard (ed.), *The Sea in History. The Medieval World*, The Boydell Press, Woodbridge, 2017, 642-653. Catia Antunes, "Portugal and the United Provinces, two innovate countries: common factors, related developments – a handover", en Christian Buchet y Gérard Le Bouëdec (eds.), *The Sea in History. The Early Modern World*, The Boydell Press, Woodbridge, 2017, 340-343.

fortalecimiento de sus vínculos comerciales tanto hacia los puertos atlánticos como mediterráneos<sup>5</sup>.

Como parte de dicha política, en agosto de 1415 el rey y sus hijos capturaron el importante puerto marroquí de Ceuta, obteniendo un sustancioso botín y una posición estratégica para el comercio mediterráneo, así como valiosa información sobre el comercio con Tombuctú y la zona de Guinea<sup>6</sup>. Naturalmente, Ceuta debió resistir continuos ataques y asedios, obligando a Portugal a despachar varias expediciones de auxilio. En 1418, tras retornar de una de estas expediciones, el infante Enrique inició un sostenido esfuerzo para promover las expediciones de descubrimiento. Sus intenciones pueden resumirse en cinco puntos: 1) saber qué había más allá de las Canarias y del cabo Bojador; 2) averiguar qué se podía comerciar; 3) conocer hasta dónde llegaba el poder de los infieles; 4) saber si por aquellas partes existían príncipes cristianos; y 5) cristianizar a quienes quisieran salvarse<sup>7</sup>.

En este esfuerzo, Enrique contó con el apoyo de una veintena de genoveses, “sabedores de mar” que, convocados por el rey Joao I, llegaron en 1417 con el almirante mayor Manuel Pezagno para ayudar en la construcción de naves, y en el mando y el pilotaje de las mismas<sup>8</sup>. Es relevante el papel que los genoveses y otros italianos jugaron en esta etapa inicial de las exploraciones portuguesas, pues sus actividades comerciales los habían llevado a incursionar en el Atlántico, representando en su cartografía algunas de sus islas como Madeira y Porto Santo.

Los viajes de descubrimiento propiamente dichos tuvieron tres etapas. La primera va de 1418 a 1437, deteniéndose tras el fracaso de una expedición a Tánger, en la que el infante Fernando fue capturado. La segunda se inició en 1441 y se frenó en 1475, cuando el rey Alfonso V se proclamó rey de Castilla y se inició una guerra con los Reyes Católicos que habría de perder al año siguiente. La tercera y última etapa se inició en 1480, cuando Portugal estableció un sistema de mar cerrado al sur de las islas Canarias, en el cual toda nave extranjera sería hundida y no se tomarían prisioneros, y culminó con el arribo a la India en 1498, y al Brasil en 1500.

<sup>5</sup> Damiao Peres, *Historia dos descobrimentos portugueses*, Comissao Executiva das comemoracoes do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique, Lisboa, 1959, 19-24. Jorge Semedo de Matos, “Portugal, the west seafront of Europe”, en Buchet y Le Bouëdec, *The Sea in History*, 432-433.

<sup>6</sup> Richard Henry Major, *The Discoveries of Prince Henry the Navigator, and their Results*, Samspon Low, Marston, Searle & Rivington, Londres, 1877, 53.

<sup>7</sup> Gomes Eannes de Azurara, *Chronica do descobrimento e conquista de Guiné*, J. P. Aillard, París, 1841, 44-49.

<sup>8</sup> Giulia Rossi Vairo, “Manuel Pessanha et l’organisation de la flotte portugaise au XIV siècle”, en Balard, *The Sea in History*, 322-331.

Si bien los viajes impulsados por el infante Enrique se iniciaron cuando regresó de la expedición de socorro a Ceuta, hubo otros que merecen ser mencionados, algunos de los cuales obedecían a la temprana competencia castellana en la exploración atlántica. Entre dichos viajes están el emprendido por Joao de Castro en 1415 hacia las islas Canarias y los de Joao Goncalvez Zarco y Goncalo Velho sobre la costa marroquí, en 1416. En 1419 y 1420, el ya mencionado Zarco y Tristao Vaz Texeira, escuderos del Infante, redescubrieron las islas de Porto Santo y Madeira, ya registradas en la cartografía genovesa de mediados del siglo precedente; y en 1427 las lejanas islas Azores fueron alcanzadas por el piloto Diogo de Silves<sup>9</sup>.

Durante la primera etapa, en 1434 el piloto Gil de Eanes logró vencer el temido cabo Bojador, poniendo fin de esa manera a la leyenda del Mar Tenebroso, que durante doce años había detenido el avance hacia el sur.

Ubicado un poco al sur del paralelo de las islas Canarias, Bojador es un promontorio que se proyecta sobre el mar en forma casi perpendicular a la costa, seguido por un roquerío sobre el cual se forma una gran turbulencia al estrellarse la corriente norte contra él. El viento, que sopla constante de la misma dirección, hace más peligroso aun acercarse pegado a costa y dificulta el retornar hacia el norte. Bajo tales circunstancias, era pues comprensible que los navegantes de entonces estuvieran convencidos de que detrás del Cabo todo el mar hervía por hallarse más cerca a la zona tórrida<sup>10</sup>.

Obviamente, los marineros comprendían las dificultades de intentar doblarlo, a las que se sumaban el tener que retornar al Algarve con vientos y corrientes contrarias, navegando a lo largo de una costa que no ofrecía ningún tipo de auxilio. Para ellos, era mejor pensar en el más prometedor tráfico con la costa de Granada o incluso incursionar en el Mediterráneo musulmán<sup>11</sup>. Vencido cabo Bojador, en los siguientes cuatro años se enviaron nuevas expediciones. El infante Enrique dispuso que una de ellas, al mando de su copero Alfonso Goncalvez Baldaia, en 1435, empleara un barinel “que fue el mayor navío hasta entonces enviado en viajes de descubrimiento, por ya haberse hecho el reconocimiento de los bajos y de cabo Bojador”. Dicha expedición llegó hasta Angra dos Ruivos, cincuenta leguas al sur de dicho cabo<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> Peres, *op. cit.*, 37-46. Ignacio da Costa Quintela, *Annaes da Marinha Portuguesa*, Tipografía da Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1839, 72-74.

<sup>10</sup> Azurara, *op. cit.*, 50-55.

<sup>11</sup> Semedo, *op. cit.*, 436.

<sup>12</sup> Azurara, *op. cit.*, 59-60. Peres, *op. cit.*, 50-51.

La segunda etapa estuvo marcada por dos hechos significativos: el arribo al África subsahariana, con sus implicancias económicas en oro y esclavos; y el empleo de una nueva embarcación para las exploraciones, la carabela. Respecto a lo primero, año a año se fue avanzando hacia el sur, hasta alcanzar Cabo Verde en 1456; luego de lo cual se continuó hacia el este por el golfo de Guinea, en busca de un paso hacia la India, llegando a la isla de Fernando Poo en 1472. En dicho proceso se fueron descubriendo grandes ríos navegables, en cuyas bocas se establecieron enclaves para el comercio de esclavos y otros bienes del interior.

En la tercera y última etapa se alcanzó el extremo sur del continente africano y con ello la ruta hacia las riquezas de la India. El enorme esfuerzo exploratorio iniciado por el infante Enrique setenta años antes, alcanzó su culminación en 1488, cuando Bartolomé Díaz venció el cabo de las Tormentas, llamado después de Buena Esperanza. Los viajes de Colón, en los años siguientes, dieron un breve respiro a las exploraciones lusitanas, solo para ser reemprendidas en 1497 con el envío de una flota que, al mando del Vasco de Gama, llegó a Calcuta el 20 de mayo del siguiente año. Finalmente, el 22 de abril de 1500, la expedición de Pedro Alvares Cabral, en ruta a la India, arribó al Brasil.

El esfuerzo exploratorio portugués no se limitó a las costas africanas, pues también se enviaron expediciones al Atlántico norte, como la de Joao Fernandes Lavrador, que hacia 1498 cartografió la costa sur de Groelandia y la península que lleva su nombre en la actual costa de Canadá; la de los hermanos Gaspar y Miguel Corte Real, que exploró la costa de Terranova en 1500 y 1501<sup>13</sup>; y las que descubrieron las islas de Ascensión, Santa Helena y Trinidad entre 1502 y 1511<sup>14</sup>.

El proceso de expansión atlántica española se inició bastante después del portugués, con algunas pocas excepciones, como las expediciones llevadas a cabo por mallorquinos y catalanes a las islas Canarias, entre 1342 y 1386<sup>15</sup>. Solo después del descubrimiento de oro en la costa africana, e impulsados en gran medida por genoveses, que eran los más experimentados en el comercio con Marruecos, marinos de Moguer, Palos, Santa María y Sevilla comenzaron a incursionar en la costa atlántica africana explorada ya por los portugueses, cuyo dominio de estas aguas había sido reconocido por las bulas papales del 8 de enero de 1450 y del 8 de enero de 1455. Se produjeron varios incidentes, lo que llevó a que en 1455 el embajador de Juan II de Castilla en Portugal escribiera: “Llegó a tanto la insolencia de los portugueses, que a los castellanos que apresaban más allá de las

<sup>13</sup> Peres, *op. cit.*, 139-143.

<sup>14</sup> *Ibid.*, 158-163.

<sup>15</sup> Enrique Manera Bassa, “La Ciencia Náutica en el siglo XV y sus antecedentes históricos”, en *Revista General de Marina*, Madrid, 217, agosto-setiembre 1989, 226.

Canarias les hacían morir, a unos, entre crueles tormentos, y para infundir a los demás perpetuo terror, mutilaban a otros cortándoles pies y manos”<sup>16</sup>.

El tratado de Alcáçovas, del 24 de setiembre de 1479, puso fin a esta situación, reconociendo el señorío castellano sobre las Canarias a cambio de la exclusividad portuguesa sobre la costa africana al sur de Bojador<sup>17</sup>. Esto llevó a que en la zona de Huelva, colindante con el Algarve portugués, se congregara un interesante conjunto de marinos, cartógrafos y astrónomos, algunos de los cuales eran frailes del convento de la Rábida y muchos más fueron portugueses. Sobre estos hombres recayeron, en gran medida, las gestas colombina y magallánica.

### LA NÁUTICA

Ayer como hoy, la náutica usa de algunas ciencias abstractas para poder estimar o determinar la posición de una nave sobre el mar, entre las que se encuentran la geografía y su representación gráfica en cartas de marear. Desde mediados del siglo XV, la astronomía, las matemáticas, la geometría y la trigonometría fueron crecientemente importantes, por lo que los pilotos debieron conocer no solo las costas por donde navegaban sino los instrumentos necesarios para medir la altura de los astros, punto de partida para calcular la posición.

Veamos primero lo que respecta a la geografía imperante en la época de los descubrimientos. Ya en tiempos homéricos (950 al 750 a. C.) el mundo era concebido como un disco rodeado de un río llamado *Okeanus*. Tal noción aparece en el mapa más antiguo que se conoce, correspondiente a un disco de arcilla del siglo VII o VI a. C., que al haber sido hecho en Babilonia mostraba dicha ciudad como el centro de la tierra. Los geógrafos griegos compartían esta noción, solo que con Delfos en el centro; y hacia el siglo III a.C. se pensaba que el mundo conocido era más largo en la dirección este-oeste que en la norte-sur.

Marino de Tiro (70-130 d.C.) habría sido el primero en construir mapas aplicando meridianos y paralelos igualmente espaciados. Sus trabajos fueron ampliamente utilizados por Claudius Ptolomaeus (90-168) para su *Almagestum* y

<sup>16</sup> Armando Cortesao, *A política de sigilo nos descobrimentos*, Comissao Executiva das comemoracoes do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique, Lisboa, 23.

<sup>17</sup> Manuel Fernandes Costa, *As Navegações Atlânticas no Século XV*, Instituto de Cultura Portuguesa, Lisboa, 1999: 34-38 y 66-69. Peres, *op. cit.*, 85-86. Visconde de Santarem, *Memoria sobre a prioridade dos descobrimentos portugueses na costa de África Ocidental pelo vizconde de Santarém*, Comissao Executiva das comemoracoes do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique, Lisboa, 1958, 142-144 y 150.

su *Geographia*, abordando una diversidad de temas, entre ellos la esfericidad de la tierra y los climas de la entonces conocida, que iba desde las islas Afortunadas (Canarias) hasta China. La primera de sus obras fue traducida al árabe en Bagdad hacia el 828, llegando una copia a Pisa hacia el 1130, que fue traducida al latín en Toledo en 1175. La segunda, su *Geographia*, brinda las coordenadas de unos ocho mil lugares, en grados y minutos, da instrucciones para construir mapas y, al parecer, incluyó un mapa general del mundo y 26 mapas regionales. Esta obra se preservó en manos islámicas y bizantinas, e influyó en sus cartógrafos al menos desde el siglo XI, destacando entre los primeros el ceutí al-Sharif al-Idrisi, que a finales de aquel siglo elaboró un atlas para el rey Roger II, de Sicilia. En algún momento del siglo XIV, comerciantes florentinos o genoveses debieron adquirir en Bizancio copias de la *Geographia*, que fue traducida del griego al latín en torno al 1400, en la ciudad de Florencia. Copias en griego llegaron a otros puntos de Europa, registrándose una en París en 1415. Su primera versión impresa data de 1475, y vio la luz en Vicentia, Italia; siendo rápidamente seguida por varias otras. La copia manuscrita más antigua que ha llegado a nuestros días sería la que se conserva en la Biblioteca Universitaria de Valencia, elaborada antes de 1458<sup>18</sup>.

Tanto Marino como Ptolomeo erraron al aceptar como valedera la medición del arco terrestre entre Rodas y Alejandría efectuada por el sirio Posidonio (135-50 a.C.), que daba 500 estadios al grado de latitud, en vez de los 700 que Eratóstenes de Cirene (276-194 a.C.) había calculado, siguiendo la teoría de Pitágoras sobre la forma esférica de la tierra. Este error hacía aparecer a la tierra más pequeña de lo que realmente es; lo que, debidamente apreciado por los cosmógrafos portugueses, habría sido una de las causas por las que Joao II descartó el proyecto colombino<sup>19</sup>.

El desarrollo de la astronomía tuvo un significativo avance en manos musulmanas, al parecer para poder determinar la dirección de la qibla, o punto hacia el cual los creyentes debían dirigir sus oraciones, siendo debido a ello que la mayoría de las estrellas de primera magnitud conservan nombres árabes. Dichos conocimientos se transmitieron en el mundo occidental a través de bizantinos y judíos, y durante el reinado de Alfonso X de Castilla y León (1252-1284), también conocido como el Sabio, se impulsó dicho trasvase de conocimientos a través de la llamada escuela de traductores de Toledo. Fruto de ello fueron los

<sup>18</sup> Juan Piqueras Haba, "La geografía de Ptolomeo y su transmisión al Islam y al Occidente cristiano", en *Cuadernos de Geografía*, Valencia, 99, 2016, 19-52.

<sup>19</sup> Armando Cortesao, *Cartografía portuguesa antiga*, Comissao Executiva das comemoracoes do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique, Lisboa, 1960, 25-27. Manera, *op. cit.*, 232.

llamados *Libros del Saber de Astronomía*, escritos entre 1276 y 1279, que incluían tratados sobre los cuerpos celestes, los instrumentos para observarlos y los que se requerían para medir el tiempo. El primero de estos tratados contenía 1020 estrellas, con sus coordenadas celestes; mientras que el segundo se dedicaba a la construcción y uso de instrumentos como el astrolabio y el cuadrante<sup>20</sup>.

Entre 1473 y 1478, el judío salmantino Abraham Zacuto (1452-1515) escribió el tratado de astronomía *Ha-jibbur Hagadol* (La gran composición), un resumen del cual fue traducido e impreso en Leiría, Portugal, en febrero de 1496, por José Vizinho como *Almanach Perpetuum Celestium Motuum*<sup>21</sup>. Esta obra contenía 52 tablas astronómicas, algunas de ellas esenciales para la náutica, tales como la posición del Sol, en grados y minutos, para cada día del ciclo 1473-1476; las declinaciones de ese astro y de los planetas en el mismo periodo; y correcciones a aplicar al ciclo base ya señalado para obtener posiciones en un ciclo posterior<sup>22</sup>.

Basándose en el tratado de Zacuto, Vizinho calculó las declinaciones solares entre marzo de 1483 y febrero del siguiente año; mientras que aquel, que había pasado al servicio portugués al ser expulsados los judíos de España, lo hizo para los años 1497-1500. Estas tablas de declinaciones fueron usadas tanto por Vasco de Gama como por Pedro Álvarez Cabral<sup>23</sup>.

La expedición de Magallanes usó el almanaque de Juan de Montereio<sup>24</sup>, astrónomo alemán cuyo verdadero nombre era Johann Müller pero al que también se le conocía como Juan Regiomontano. De sus diversos trabajos, el que probablemente se usó en esa primera circunnavegación fue una de sus *Ephemerides*, aparecidas anualmente entre 1474 y 1506, que contiene un método para determinar la longitud por distancias lunares.

Todo este conocimiento fue celosamente guardado por la corona portuguesa, y eventualmente fue centralizado en la Casa de África, primero en Lagos y luego en Lisboa, donde cambió de nombre a Casa de Mina y finalmente de India. Algo similar sucedió en España, donde la entidad que debía reunir los secretos de sus descubrimientos fue la Casa de Contratación de Sevilla.

<sup>20</sup> Fernandes, *op. cit.*, 40.

<sup>21</sup> María José Parra Pérez, *Estudio y edición de las traducciones al árabe del Almanach Perpetuum de Abraham Zacuto*, Universitat de Barcelona, tesis doctoral, Barcelona, 2013. Costa, *op. cit.*, 55-56.

<sup>22</sup> José Chabás y Bernard R. Goldstein, *Astronomy in the Iberian Peninsula: Abraham Zacut and the transition from manuscript to print*, American Philosophical Society, Filadelfia, 2000. Manera, *op. cit.*, 227.

<sup>23</sup> Costa, *op. cit.*, 56-57.

<sup>24</sup> Antonio de Herrera, *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas de Tierra Firme del Mar Océano*, II, Imprenta Real, Madrid, 1601, 132.

Como parte de ese esfuerzo, la corona portuguesa prohibió que capitanes, pilotos, cosmógrafos y cartógrafos salieran del país para servir a otro monarca, estableciendo severas penas para quienes infringieran dicha prohibición. Entre estos se encontraron un piloto y dos marineros, que fueron aprehendidos en Castilla durante el reinado de Joao II (1481-1495). Los marineros fueron ejecutados en el lugar de detención, mientras que el piloto fue llevado a Portugal, donde se le descuartizó. Su sucesor, Manoel I (1495-1521) dispuso que los pilotos, maestros y marineros que sirviesen a otras naciones fuesen deportados a la isla Santa Elena por cuatro años. También se dictaron severas medidas para evitar la difusión de cartas náuticas, relaciones de viajes, métodos de navegación<sup>25</sup>.

Sin embargo, como suele suceder, no faltaron los que encontraron la manera de evadir dichas prohibiciones.

#### CARTAS E INSTRUMENTOS NÁUTICOS

Desde sus inicios, la navegación fue esencialmente costera, demandando del piloto un razonable conocimiento del litoral entre sus puntos de partida y destino. En la medida en que los intercambios comerciales comprendieron espacios crecientemente mayores, se hizo necesario ampliar estos conocimientos y representarlos en cartas náuticas. No se sabe cuándo aparecieron las primeras de ellas, pero la más antigua existente es la llamada *Carta Pisana*, de probable manufactura genovesa y datada en el último cuarto del siglo XIII. La carta muestra las costas del Mar Negro, el Mediterráneo, parte del Atlántico hasta la actual Bélgica, e incluye el sur de Inglaterra, figurando numerosos puertos y líneas de rumbos entre varios de ellos, lo que sugiere que fue concebida para navegar usando la brújula. Esta última sería usada para la navegación de estima, facilitada por el uso del compás para medir distancias sobre las cartas. La primera referencia al compás es de 1295<sup>26</sup>.

Para principios del siguiente siglo, la creciente actividad marítima aragonesa llevó al rey Pedro IV el Ceremonioso (1336-1387) a disponer que cada galera llevara no menos de dos cartas. Esto impulsó la llamada escuela cartográfica catalana-mallorquina, produciendo cartas que pueden dividirse en dos grupos: las que contienen información exclusivamente náutica, como las de Guillem Soler (1380 y 1385); y las que además poseen información de carácter económico

<sup>25</sup> Cortesao, *A política de sigilo nos descobrimentos*, 41-45.

<sup>26</sup> Christiane Villain-Gandosi, "La révolution nautique médiévale", en Balard, *The Sea in History*, 80-82.

y político. Entre los cartógrafos más distinguidos del siglo XIV se encontraban Angelino Dulcert, autor de un portulano datado en 1339, el más antiguo que se conserva; y los judíos conversos Cresques Abraham y su hijo Jafuda Cresques, probables autores del *Atlas Catalán*, de 1375<sup>27</sup>. En 1420, Jafuda Cresques fue convocado por el príncipe Enrique el Navegante, y pasó a trabajar como cartógrafo en Portugal.

La escala de latitud comenzó a ser incluida en la cartografía a principios del siglo XV, aunque de manera fragmentaria, tal como ocurrió con el *Planisferio de Cantino*, hecho en Portugal y llevado a Italia por Alberto Cantino en 1502; y la *Carta Atlántica* de Pedro Reinel, fechada en 1504. La primera muestra la línea ecuatorial, los trópicos y escalas de latitud en las costas de África, Brasil e India; mientras que la segunda presenta dos escalas de latitud, una frente a Terranova y la otra corre de norte a sur por la mitad del Atlántico. La carta de Reinel es la más antigua que se conserva con una rosa de los vientos, en la que una flor de lis marca el norte<sup>28</sup>.

El avance portugués por la costa africana y el posterior arribo a América, India y luego China y Japón, marcaron nuevos retos a la cartografía, llevando a que se fuera incluyendo información útil a los navegantes, tales como vientos, corrientes y datos topográficos. Asimismo, dado lo amplio de los espacios abarcados, fue necesario plasmar por escrito la experiencia de los pilotos, dando lugar a la aparición de los libros de ruta o derroteros náuticos. Uno de los más tempranos que ha llegado a nuestros días es el *Livro de Rotear da África*, que debió ser comenzado antes de 1482 y fue siendo enriquecido en los años siguientes<sup>29</sup>.

Si bien hasta principios del siglo XV los navegantes habían empleado los astros para ubicarse, lo habían hecho solo en términos referenciales, sin contar con un sistema que, basado en observaciones periódicas, facilitara calcular la posición geográfica del observador. Como ya se señaló, durante mucho tiempo la navegación en el mundo europeo se había limitado a lo que hoy conocemos como costera, sistema que consistía en mantener la nave a vista de costa para poder ubicar su posición respecto a un punto conocido. Eventualmente, cuando fue necesario alejarse de la costa y realizar trayectos por mar abierto, lo que usualmente se hacía por cortos periodos, se estimaba la posición tomando en cuenta el rumbo de la aguja de marear o brújula, y la velocidad estimada de la nave. Ambos métodos de navegación, costera y de estima, se mantuvieron imperantes hasta que, hacia mediados del siglo XV, los exploradores portugueses

<sup>27</sup> Manera, *op. cit.*, 224-225.

<sup>28</sup> Cortesao, *Cartografia portuguesa antiga*, 115-118.

<sup>29</sup> Fernandes, *op. cit.*, 44.

encontraron que la mejor manera de hacer el tornaviaje desde la costa africana era aprovechar el sistema de vientos y alejarse hacia el oeste, luego enrumbar hacia el norte hasta alcanzar la latitud de la Azores, desde donde se gobernaba en derechura a Lagos o algún otro puerto del Algarve. Se recorría una distancia mucho mayor que la que se hubiera hecho bolinando junto a la costa, pero en un tiempo considerablemente menor.

La “vuelta por mar largo”, llamada también vuelta de Sargazos o de Mina, conllevó para los pilotos la necesidad de referir su posición a los astros, lo que permitía determinar la distancia recorrida en dirección norte a sur, mediante la medición de la meridiana del Sol o de alguna estrella con un intervalo de más de un día. Los primeros esfuerzos en este tipo de navegación, conocida como astronómica, habrían estado vinculados al descubrimiento y eventual poblamiento de las Azores y Madeira, en la década de 1420; y ya había alcanzado mayor sofisticación en el segundo cuarto del siglo XV<sup>30</sup>.

Los cálculos de posiciones de algunos astros y de declinaciones solares fueron reunidos en el *Regimento do Astrolábio* (1483); y los de la Cruz del Sur en el *Livro de Marinharia* (1514)<sup>31</sup>.

Para las mediciones astronómicas se empleaban el cuadrante, el círculo de la Polar o nocturlabio, la ballestilla y el astrolabio.

El primero de estos instrumentos consistía en un cuarto de círculo graduado, que en uno de sus radios disponía de dos pínulas para la observación directa de los astros. La lectura de la altura de un astro sobre el horizonte –el Sol durante el día y la estrella Polar en la noche– se efectuaba por medio de una plomada suspendida desde el centro del círculo. Inicialmente contruidos de madera, no se ha conservado ninguno de la era de los descubrimientos, siendo el más antiguo el que está el Museo Marítimo de Greenwich, datado hacia principios del siglo XV<sup>32</sup>.

Ya descrito en los *Libros del Saber de Astronomía*, la primera referencia sobre este instrumento en el proceso de los descubrimientos está dada por Diogo Gomes, cuando fue al descubrimiento de Guinea, en 1460 o 1462, cuando señala: “Yo tenía un quadrante quando fui a estos países, y escribí en la tabla del cuadrante la altura del polo ártico”<sup>33</sup>.

<sup>30</sup> Cortesao, *A política de sigilo nos descobrimentos*, 62-63.

<sup>31</sup> *Ibid.*, 54.

<sup>32</sup> Antonio Estacio dos Reis, “El Arte de Navegar”, en *Revista General de Marina*, Madrid, 217, 1989, 212.

<sup>33</sup> Diogo Gomes, *As relacoes do descobrimento da Guiné e das ilhas dos Acores, Madeira e Cabo Verde*. Lisboa: spdi, 1899, 22.

Como el método del cuadrante requería la medición de la altura en el momento de la meridiana, los pilotos portugueses adaptaron el astrolabio nocturno o nocturlabio para su empleo a bordo, dando origen a la llamada rueda de la Polar. Esta consistía en un círculo en el que se marcaban las alturas de dicha estrella sobre Lisboa en función de las guardas delanteras de la constelación de la Osa Menor. Esto permitía que, desde cualquier parte del hemisferio septentrional, se pudiera comparar la altura de la Polar en el lugar de observación con la que debía tener en Lisboa, de acuerdo a la posición de sus guardas, permitiendo de esa manera calcular la latitud.

En la medida en que los viajes de exploración fueron acercándose al Ecuador, hubo necesidad de encontrar nuevas soluciones al problema de determinar la latitud durante la noche, pues durante el día la medición de las alturas del Sol a mediodía seguía siendo suficiente. La escasa altura que sobre el horizonte alcanzaba la estrella Polar al ir bajando hacia el Ecuador, llevó a que se cambiara de referencia estelar, optándose por la Osa Mayor, como hacían los árabes en África oriental; y ya en el hemisferio sur se comenzó a calcular la latitud mediante la constelación de la Cruz del Sur<sup>34</sup>. Por otro lado, la medición de la altura solar requería conocer la declinación de dicho astro, que a lo largo del año varía 23° 27' al norte y al sur del Ecuador, marcando así los trópicos de Cáncer y de Capricornio. Esto hizo necesario elaborar tablas con dicha información, de las cuales las más tempranas habrían sido las ya citadas de Zacuto, correspondiente a los años 1473 a 1476<sup>35</sup>.

El primero en dar noticia de la Cruz del Sur habría sido el veneciano al servicio de Portugal Alvisé Cadamosto, en junio de 1455, cuando llegó a la boca del río Gambia en una carabela de 90 toneladas que estaba al mando de Vicente Dias<sup>36</sup>; y el primer registro gráfico de esa constelación habría sido el hecho por el maestro Joao Faras, médico de la escuadra de Pedro Álvares Cabral, en abril de 1500<sup>37</sup>.

Otro instrumento fue el astrolabio planisférico que, conocido ya en el antiguo Egipto, había llegado a la península ibérica por mano de astrónomos árabes<sup>38</sup>. Hecho de madera o metal, con un diámetro que podía llegar a superar

<sup>34</sup> Cortesao, *A política de sigilo nos descobrimentos*, 53.

<sup>35</sup> Reis, *op. cit.*, 208-210.

<sup>36</sup> Major, *op. cit.*, 139.

<sup>37</sup> Heloisa Meireles Gesteira, "O astroábio, o mar e Império", en *História, Ciências, Saúde*, Río de Janeiro, 21 (3), 2014, 1018.

<sup>38</sup> Costa Brochado, *Descobrimiento do Atlantico*, Comissao Executiva das comemoracoes do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique, Lisboa, 27-28. Costa, *op. cit.*, 15.

los 60 centímetros, requería de una base estable, lo que dificultaba su uso a bordo. Vasco de Gama empleó al menos uno de madera de esas dimensiones en 1497, pero para ello debió bajar a tierra y suspenderlo de un trípode.

Hacia finales del siglo XV se comenzaron a hacer modificaciones al astrolabio planisférico para facilitar su uso a bordo, reduciendo su tamaño a unos 16 a 20 centímetros de diámetro, y su peso a unos 2 kilos. Se sabe que fue utilizado en el viaje de Bartolomé Días al cabo de Buena Esperanza (1487-1488). El reciente descubrimiento de uno de estos instrumentos en un pecio ubicado en la costa de Omán, atribuible a una de las dos naves portuguesas perdidas allí en 1504<sup>39</sup>, hace suponer que para entonces aún no se había optado por hacerle aperturas laterales al disco para que su uso fuera menos afectado por el viento. El resultado de estas modificaciones fue el astrolabio náutico, siendo su representación más antigua la que aparece en un documento del cartógrafo Alessandro Zorzi fechado en 1517, en Venecia<sup>40</sup>.

Al igual que el planisférico, el astrolabio náutico disponía de una regla o alidada con dos pínulas que permitían enfilear el astro cuya altura sobre el horizonte se deseaba medir. Suspendido de una anilla o armilla, se leía en una escala de 0 a 90 grados la distancia cenital del astro observado, que usualmente era el Sol, la Polar o la Cruz del Sur; y con dicha información, corregida con la declinación correspondiente a la fecha, se podía calcular la latitud del observador.

La mejor observación del Sol se obtenía cuando se encontraba en la meridiana, pero era difícil calcular con exactitud la hora de la misma, por lo que se llevaban a cabo varias mediciones a intervalos tales que cubrieran dicho momento. Naturalmente, esta operación resultaba sumamente molesta para la vista, por lo cual se optaba por suspender el astrolabio y hacer que la luz del sol, entrando por el orificio de la pínula superior, se proyectara en el de la inferior. A esta operación se le conoció como pesar el Sol<sup>41</sup>.

El astrolabio continuó siendo usado hasta 1740, cuando aparecieron los primeros instrumentos de reflexión que habrían de dar origen al sextante actual.

Otro instrumento de medición angular fue la ballestilla, que, aunque citada por Joao de Lisboa en su *Livro da Marinharia* (1514), no figura entre los que llevó la expedición de Magallanes. Todo parece indicar que fue una derivación del *kamal*, usado por los navegantes en el Índico, y comenzó a ser usado en Europa en el siglo XIII bajo diferentes nombres –báculo de Jacob, virga visória o radio

<sup>39</sup> David Mearns, "An Early Portuguese Mariner's Astrolabe from the Sodré Wreck-site, Al Hallaniyah, Oman", en *The International Journal of Nautical Archaeology*, Portsmouth, Vol. 48, N  2, 2019, 495-506.

<sup>40</sup> Reis, *op. cit.*, 214. Biblioteca Nazionale Centrale, Florence, MS Magl. XIII, 80, fol. 136r.

<sup>41</sup> Reis, *op. cit.*, 213.

astronómico<sup>42</sup>. Consistía en una vara de madera graduada llamada virote, sobre la cual corría otra pieza de madera denominada sonaja. El piloto observaba desde un extremo del virote, haciendo coincidir la parte inferior de la sonaja con el horizonte, mientras que la superior lo hacía con el astro seleccionado<sup>43</sup>.

Además de los instrumentos de medición astronómica, existían otros de utilidad al navegante; entre ellos el reloj de arena, la sonda y la aguja de marear.

El reloj de arena, llamado igualmente ampolleta, consistía en dos conos de vidrio unidos por un orificio, cuyo calibre permitía el trasvase de la arena de un cono a otro en un tiempo que generalmente duraba media hora. Se usaba para medir el tiempo a bordo, ajustándose la hora a mediodía, cuando se determinaba o estimaba el paso de la meridiana del Sol. Cuando transcurrían varios días sin que pudiera efectuarse observación alguna, se iba desfasando la hora solar con la hora de la nave, y ello por muy diversas razones. La primera y natural era que el orificio iba agrandándose con el continuo paso de la arena, haciendo que cruzara de un cono a otro con mayor rapidez. Pero además de esto, estaba la picaresca de muchos marineros, que debían cubrir guardia durante cuatro horas, es decir, ocho vueltas de la ampolleta. En tal sentido, no era raro que, especialmente con mal tiempo, la ampolleta diera vuelta con enorme rapidez, produciéndose desfases de hasta doce horas en unos pocos días. A esto se le llamaba comer arena.

Y ya que se han mencionado las guardias a bordo, se sabe que las tripulaciones de la expedición de Magallanes, como seguramente otras antes que ella, fueron divididas en tres grupos para que prestaran servicio durante la navegación, iniciando su guardia “el primero al anochecer, el segundo a media noche, y al romper el alba el tercero”. Aunque no está especificada la secuencia diurna, sí se sabe que los grupos continuaban alternándose; el primero al mando del capitán o del contramaestre, el segundo a cargo del piloto, y el tercero dirigido por el maestre<sup>44</sup>.

La sonda, sondaleza o plomo es un antiguo instrumento que permite, aun hoy, saber la cantidad de agua que hay debajo de una nave. Consiste en una cuerda de gran longitud, con marcas en cada braza, al extremo de la cual va el escandallo, que es un peso en forma de campanilla, en cuya base se colocaba

<sup>42</sup> Maravillas Aguiar Aguiló, Los primeros instrumentos de navegación que viajaron a América, en *Mélanges de la Casa de Velázquez* [en línea], 49-1 | 2019, consultado 18/3/2020. <http://journals.openedition.org/mcv/9915>; DOI: 10.4000/mcv.9915

<sup>43</sup> Luis de Albuquerque, *Instrumentos de Navegação*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, 1988, 10-29.

<sup>44</sup> Antonio Pigafetta, *Primer viaje alrededor del globo*, Imprenta de Fortanet, Madrid, 1899, 4.

grasa o algún tipo de pasta para que se pegase en ella una muestra del fondo marino. Esto permitía saber la profundidad y la calidad del fondo, datos importantes tanto para no naufragar como para poder lanzar apropiadamente las anclas.

Todo parece indicar que la brújula fue un invento chino y que fue conocido por los árabes en el siglo IX, llegando a través de estos a Europa en el siglo XII. A principios del siguiente siglo ya era usada por los marineros del Canal de la Mancha. Se le refirió de diversas maneras, pero terminó siendo conocida como aguja de marear, aguja magnética o simplemente aguja. Sobre un cartón se pintaban 32 vientos o rumbos, cada uno de los cuales comprendía 11 grados 15 minutos, y debajo de él se colocaban uno o más hierros imantados, girando todo el conjunto sobre un pivote, todo ello encerrado en una caja de madera conocida como mortero<sup>45</sup>.

El constante balance y cabeceo de las naves hizo necesario dotar a la aguja de una suspensión especial para que se mantuviese lo más horizontal posible. La primera referencia a este tipo de suspensión está fechada en 1537, llamada balanza por los portugueses. Veintitrés años después, el italiano Gerolamo Cardano describió el sistema de dar estabilidad a una silla instalada a bordo, dando origen a la llamada suspensión Cardán, sistema que hoy se aplica a la brújula y a muchos otros aparatos<sup>46</sup>.

Hacia mediados del siglo XV la determinación de la latitud, una de las variables de la posición, había sido satisfactoriamente resuelta. La otra coordenada, la longitud, demandaría muchísimo más tiempo en ser calculada apropiadamente, no tanto por no haber descubierto un método adecuado para ello, sino por la falta de un instrumento de medición de tiempo que pudiera mantener la hora del meridiano de referencia. Pero los esfuerzos para calcular la longitud empezaron tempranamente, y en la época que nos interesa se usaban varios métodos, entre ellos la variación de la aguja, que aunque en realidad obedecía a la variación magnética, se creía que era proporcional a la diferencia de longitud entre el punto donde se encontraba el piloto y un meridiano determinado, que algunos consideraban al que pasaba entre las islas de San Miguel y Santa María. Al parecer, este método fue inventado por Rui Falero, antes de pasar a España con Magallanes. Hacia mediados del siglo XVI se usaban también las conjunciones, las distancias lunares y los eclipses, pero la falta de instrumentos más precisos que los disponibles y de tablas apropiadas los hacían poco fiables.

<sup>45</sup> Aguiar, *op. cit.*

<sup>46</sup> Fernandes, *op. cit.*, 42-43. Reis, *op. cit.*, 211.

El primero que propuso el cálculo por diferencia horaria habría sido Fernando Colón, en una junta llevada a cabo en Badajoz el 13 de abril de 1524<sup>47</sup>.

#### NAVES

Hoy como ayer, los tipos de embarcaciones son muy variados, dándose muchos casos de denominaciones genéricas o simplemente confusas, tales como el antiguo de nao o el actual de barco. En la etapa bajo estudio esto era aún más complicado, pues “aquellas llamadas naos en España son llamadas carracas en Italia y urcas en Alemania”<sup>48</sup>.

Durante la era de los descubrimientos se emplearon dos tipos de embarcaciones, las propulsadas a remo y vela, llamadas también mixtas; y las que lo hacían únicamente a vela, conocidas como mancas; se produjo además una mezcla de las tradiciones de construcción naval noratlánticas y mediterráneas. Las embarcaciones noratlánticas eran construidas levantando los costados primero, con tablas que se superponían en una forma que aún se conoce como tingladillo, reforzando interiormente el casco con maderos verticales; y usaban velas cuadradas. Las naves mediterráneas eran construidas a partir de las cuadernas que se embutían en la quilla, formando una suerte de esqueleto que luego era forrado con la tablazón del casco; y solían usar velas cuadradas y triangulares, conocidas como latinas, recogiendo muchos elementos de la tradición marítima árabe y norafricana.

Las naves utilizadas en la primera etapa de la era de los descubrimientos, en la que el esfuerzo se centró en la exploración de nuevos espacios, fueron las barcas, los barineles y las carabelas. En una segunda etapa, en la que se constuyeron los primeros imperios ultramarinos, predominaron las naos, las fustas, las carracas y finalmente los galeones.

Hacia finales del siglo XIV la actividad marítima europea se centraba en el Mediterráneo, extendiéndose hacia el norte hasta Escandinavia y al noroeste hasta Islandia, y en mucho menor medida hasta Groelandia. Se conocía parte de la costa atlántica del actual Marruecos, que atraía algún comercio pero que tenía vientos y corrientes que dificultaban el retorno. Al este se hallaba Asia, enlazada al mundo mediterráneo por rutas terrestres de comercio, que sufrían la continua amenaza de los numerosos pueblos por cuyos territorios transitaban.

<sup>47</sup> Costa, *op. cit.*, 65-68.

<sup>48</sup> Clinton R. Edwards, “Design and construction of the Fifteenth Century Iberian ships: a review”, en *The Mariner's Mirror*, Londres, 78(4), 1993, 421.

Para explorar las aguas atlánticas más allá del ámbito conocido, bajar las costas africanas hasta el extremo sur del continente y poder comerciar con los ricos reinos de oriente, se requería de un tipo de nave muy especial. Una que fuera capaz de transportar a un grupo humano con suficientes provisiones para sostener un viaje prolongado; y que les brindara la confianza necesaria como para asegurarles una razonable posibilidad de retorno.

La embarcación que reunió esas características fue la nave de tres palos con arboladura mixta. La evolución del buque de tres palos durante el siglo XIV parece haber seguido dos corrientes, una vinculada a la coca mediterránea, con su casco redondo, timón central o de codaste, castillo y una vela cuadra; y otra a la nave de dos palos y velas latinas. A principios de ese siglo comenzaron a aparecer en la iconografía naves de dos mástiles con vela cuadra en el mayor y latina en el de mesana, siendo la representación más temprana la de Ambrogio Lorenzetti, fechada en 1336-1338. Si bien los árabes ya empleaban embarcaciones de tres palos con velas latinas desde el siglo XIII, la adopción de un tercer mástil en las naves europeas demoró algún tiempo. A fines del siglo XIV o principios del siguiente se reportan naves con tres palos y arboladura mixta en Portugal, el Cantábrico y el Mediterráneo español, siendo su representación más temprana la de una embarcación portuguesa, que se halla sobre un plato morisco conservado en el Museo Victoria & Albert, en Londres, datado hacia 1425<sup>49</sup>. Eventualmente, a principios del siglo XV, llegó a colocarse un cuarto mástil, al que se llamó buenaventura<sup>50</sup>.

Como ya se dijo, las naves utilizadas en las primeras exploraciones portuguesas fueron las barcas y los barineles, hasta la introducción de la carabela latina, a partir de 1440 o 1442<sup>51</sup>. La influencia de las principales ciudades marítimas italianas, Génova y Venecia, fue importante en este proceso, aunque al menos desde el siglo XIII naves portuguesas y también españolas comerciaban tanto en el Mediterráneo como en la costa atlántica hasta el Báltico, por lo que debieron recibir influencias de construcción naval de ambos espacios. Más aún, la larga presencia árabe en el sur de la península ibérica, donde previamente habían concurrido diversos pueblos noreuropeos y mediterráneos, debió dejar una impronta en la tradición de construcción naval<sup>52</sup>.

<sup>49</sup> Alan McGowan, *Tiller and Whipstaff. The Development of the Sailing Ship 1400-1700*, Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1981, 11. Filipe Castro, "Shipbuilding in Portugal in the Middle Ages", en Balard, *The Sea in History*, 312.

<sup>50</sup> Castro, *op. cit.*, 316.

<sup>51</sup> Cortesao, *A política de sigilo nos descobrimentos*, 33.

<sup>52</sup> Castro, *op. cit.*, 309-315.

BARCA

No hay una descripción detallada de este tipo de embarcación, pero es probable que se haya usado en diversas partes de la península ibérica para la pesca desde la época de la invasión musulmana. En Galicia se les conocía como trincados, aunque también se les llamaba nave, navigia, baisés, aloques (urcas) y cocas<sup>53</sup>; y era bastante antigua de la zona del Algarve, pues fue en una de ellas que en 1173 se llevó el cuerpo de San Vicente, desde su tumba en Sagres a Lisboa, evento que llevó a que en el escudo de la ciudad se mostrara una barca. Su representación más temprana está fechada hacia 1255, en una pared de la municipalidad de Lisboa, mostrando un nave con un solo mástil, vela cuadrada y dos corvos, uno en proa y otro en popa<sup>54</sup>.

Hacia finales del siglo XIV la barca debió recibir un segundo mástil, igualmente con vela cuadrada, aunque seguía siendo gobernada por una pala timón o timón de espadilla<sup>55</sup>. Para la época de los descubrimientos era una embarcación mixta, con menos de 50 toneles de capacidad, una sola cubierta, reducida tripulación y pequeño calado, lo que le permitía acercarse mucho a la costa “para buscar abrigo o para examinar los ríos, puertos y bahías que descubriesen, y siendo sus dotaciones muy pequeñas, hallaban más fácilmente aguada y víveres frescos”<sup>56</sup>.

Su avance hacia el sur por la costa africana era relativamente fácil, pero el tornaviaje implicaba enfrentar vientos predominantes del primer y cuarto cuadrantes, demandando un laborioso bordejeo. Debió ser por ello que en algún temprano momento del siglo XV se le incorporó una vela latina.

BARINEL

Al igual que con la barca, tampoco se cuenta con una descripción detallada de este tipo de nave, pero su construcción correspondía a la tradición noratlántica, y posiblemente haya sido una modificación del balinger desarrollado en Ba-

<sup>53</sup> *Ibid.*, 316-317.

<sup>54</sup> A. J. Barros Veloso e Isabel Almasque, “Casas com Barcos”, en *Oceanos*, Lisboa, 2, 1989, 26.

<sup>55</sup> Georges Blond, “Dom Henrique le Navigateur”, en *Neptunia*, París, 60, 1960, 5-6. Jean Amsler, El Renacimiento (1415-1600), en *Historia Universal de las Exploraciones*, 2, Espasa-Calpe, Madrid, 1968, 28. José Luis Casado Soto, “Los barcos atlánticos de la península ibérica en la época de los descubrimientos geográficos”, en *Revista General de Marina*, Madrid, 217, 1989, 251.

<sup>56</sup> Rodrigues Pereira, “As primeiras expedições marítimas do século XV”, en *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, CXIII, 1983, 591-592.

yona para la caza de ballenas; o esa misma nave bajo otro nombre. Lo cierto es que tenía el casco en tingladillo, un único mástil con vela cuadra, portando también remos, los extremos bastante curvados y era gobernada con timón de espaldilla. Eventualmente incorporó un palo de mesana, que arboló una vela latina<sup>57</sup>.

El manuscrito sobre construcciones navales del marinista español Rafael Monleón y Torres, señala que el barinel era una nave ligera, fina, de propulsión mixta, figura de ballena y parecida al ballener. Se le usó en los siglos XV al XVII, y “aunque dedicado al cabotaje, servía frecuentemente para comisiones arriesgadas y servicios de guerra. Se supone que su aparejo era latino como lo es también el barino actual”<sup>58</sup>. Este último pervivió en el río Tajo hasta principios del siglo XX, y llegó a tener unos 20 metros de eslora y 4 de manga.

El barinel es reportado desde la década de 1420 siendo usado por marinos vascos, gallegos y portugueses para comerciar con el Mediterráneo<sup>59</sup>; y en la década siguiente se le menciona con tres mástiles, una vela cuadra en el mayor y latinas en los otros dos, llegando a tener de 60 a 90 toneladas de capacidad. En el Mediterráneo comenzó a crecer, llegándose a reportar barineles de 130 toneladas entre 1420 y 1439; y en las dos décadas siguientes continuó creciendo hasta alcanzar las 180 toneladas. Al menos con ese nombre, dejó de ser usada a finales del siglo XV o principios del siguiente<sup>60</sup>.

La primera referencia a este tipo de nave es de 1432, cuando una expedición a las Azores, al mando de Goncalvo Velho Cabral, estuvo compuesta enteramente por ellas. Tres años más tarde comenzó a ser usada para las exploraciones africanas<sup>61</sup>.

#### CARABELA

La primera mención a una nave con este nombre está en un documento italiano de 1159, para referirse al tender de un bote grande. En los documentos portugueses aparece por primera vez en 1226, cuando una carabela portuguesa, de entre 20 y 30 toneladas de capacidad, fue capturada por una flota inglesa

<sup>57</sup> Martin Malcom Elb, “The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of development and Diversity”, en *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, 33, 1985, 549.

<sup>58</sup> Museo Naval de Madrid, Monleón, entrada Barinel.

<sup>59</sup> Carla Rahn Phillips, “The Caravel and the Galleon”, en Robert Gardiner (ed.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing ship 1000-1650*, Conway Maritime Press, Londres, 1994, 92-93.

<sup>60</sup> Elb, *op. cit.*, 549.

<sup>61</sup> Blond, *op. cit.*, 6.

en el golfo de Vizcaya. Casi treinta años más tarde, en 1255, un documento de Vila Nova de Gaia, las refiere pagando la tarifa más baja por el uso del puerto, siendo precedida por la barca *saveyra* –saveiro o media luna–, la bucardus trincatus –nave que no he podido identificar–, la burcia –bucius o buscio– y la pinaza. Sin duda, eran más pequeñas que otros tipos de naves de la época, como la fusta, el barinel, el leño y la ya mencionada pinaza; y fueron usadas tanto en Portugal como en España<sup>62</sup>.

Sus orígenes podrían estar vinculados al carabo o karib, embarcación de tradición árabe usada en el Algarve y la costa magrebí, a su vez vinculada a los pangaios que surcaban los mares árabes e índicos; pero debió evolucionar a lo largo del tiempo, agregando mástiles y haciendo más complejo su velamen<sup>63</sup>.

Es referida como una embarcación de pesca sin cubierta, de propulsión mixta, aparejo latino y porte cercano a los 25 toneles, pero había otras que eran empleadas en el comercio de cierta distancia, lo que sugiere que contaban con cubierta, aunque no se pueda precisar si corrida o parcial. No se han encontrado referencias a ellas durante el siglo XIV, pero en el siguiente se le describe como una nave más grande, con cubierta corrida sobre la cual se levantaba una pequeña superestructura en popa (a modo de tolda) y una menor aun en proa, denominada tilla. De silueta bastante baja, recordada por la actual fragata que navega en la desembocadura del Tajo, el junco chino y la arabe dahú, la carabela se apartó de la simetría imperante en el mundo marítimo europeo. Su sección más ancha se ubicaba en la parte de popa, donde el fondo de la nave era casi plano, afinándose a medida que iba hacia proa, logrando con ello mayor resistencia a la deriva. La relación manga-eslora se aproximaba más a la imperante en las naves atlánticas, estimándose una eslora de 17 a 20 metros, con una manga cercana a los 6 metros. El tamaño de las carabelas no sobrepasaba los 100 toneles, ubicándose con frecuencia en el rango de 40 y 70 toneles<sup>64</sup>.

Portaba velas latinas en dos mástiles, aunque también podía ser propulsada a remo, contando con una tripulación que podía ir de 20 a 25 hombres. A efectos de satisfacer la política exploratoria portuguesa, la carabela sufrió algunas modificaciones, dando origen a dos tipos, uno pequeño, denominado carabela latina o portuguesa; y otro mayor que fue conocido como carabela redonda

<sup>62</sup> Elb, *op. cit.*, 546-547. Maria Helena da Cruz Coelho, "Portugal - um reino 'Plantador de Naus'", en *Revista Portuguesa de História*, Lisboa, XLIII, 2012, 80.

<sup>63</sup> Fernandes, *op. cit.*, 60. Elb, *op. cit.*, 543-545.

<sup>64</sup> Casado, *op. cit.*, 251.

o de armada, que llegó a tener cuatro mástiles, portando una vela cuadra en el trinquete<sup>65</sup>.

En 1440 el infante Enrique envió dos de estas naves para proseguir las exploraciones africanas, pero el mal tiempo las obligó a retornar a Sagres. Al año siguiente, Nuno Tristam dobló cabo Bojador con una nave de este tipo, y avanzó por la costa africana más de cien leguas, hasta encontrar un río navegable y algunos pobladores<sup>66</sup>. Cabe precisar que algunos años antes se habían construido tres carabelas en Flandes, por artesanos locales, lo que no deja de ser extraño pues Portugal procuró mantener en secreto los detalles técnicos de estas naves<sup>67</sup>.

Afinada, para hacerla más maniobrable, hacia la década de 1480 se le añadió un trinquete para gobernar con mayor facilidad controlando la proa. Estos cambios le permitieron navegar más cerca al viento (vale decir contra la dirección de la cual este proviene) que las otras naves de mediano porte disponibles. De hecho, la carraca solo podía aproximarse al viento hasta 9 puntos ( $101^{\circ} 1/4$ ), mientras que la carabela latina podía hacerlo hasta en 5 puntos ( $56^{\circ} 1/4$ )<sup>68</sup>.

Tras las modificaciones portuguesas, la carabela continuó siendo transformada en el último cuarto de siglo, adquiriendo velas cuadradas para el palo mayor y el trinquete de modo de poder aprovechar mejor los vientos largos que se presentaban alejados de costa en la ruta a Madeira y Canarias. Este fue el origen de la carabela redonda o de armada, utilizada luego por Colón en sus viajes de descubrimiento; y presente desde mediados de siglo en puertos franceses, flamencos e ingleses.

Las condiciones marineras de la carabela fueron aprovechadas por los portugueses no solo con fines exploratorios, sino además para prevenir que otros reinos europeos pretendiesen competir con ellos en sus exploraciones, haciendo correr la voz de que solamente las carabelas podían retornar desde Mina, y que otro tipo de nave se perdería en el intento. Para alimentar tal creencia, no dudaron en quemar las dos urcas de unos 400 toneles de capacidad, que salieron en diciembre de 1481 con artillería, piedra y madera para la construcción de la fortaleza de San Jorge de la Mina. También se prohibió compartir los secretos de esa nave con extranjeros, siendo así que en diciembre de 1454, el rey Alfonso V castigó al lisboeta Alfonso Fernandes por haber cambiado una carabela en

<sup>65</sup> Castro, *op. cit.*, 317.

<sup>66</sup> Azurara, *op. cit.*, 69. Costa, *op. cit.*, 102-104.

<sup>67</sup> Semedo, *op. cit.*, 437.

<sup>68</sup> McGowan, *op. cit.*, 16-17.

la villa de Fanique, por una naveta inglesa. Más aún, los Reyes Católicos pidieron permiso al monarca lusitano para adquirir algunas de ellas<sup>69</sup>.

Alcanzado el cenit de los grandes descubrimientos con los viajes de Cristóbal Colón, Bartolomé Dias y Vasco de Gama, tanto portugueses como españoles iniciaron el proceso de construir sus respectivos imperios ultramarinos. Para ello se requerían naves de mayor porte y fortaleza, que permitieran transportar mercancías y, a la vez, hacerse temer y respetar por los soberanos árabes e indios de la nueva zona de influencia lusitana; así como llevar a numerosos españoles que se dirigían al Nuevo Mundo. Las naves que habrían de cumplir tal función fueron la carraca, el galeón y la nao.

### CARRACA

De origen mediterráneo, la carraca era una nave de ancho bordo, gran calado y extremos exageradamente curvos, influidos quizá por la coca y la urca atlánticas, guardando igualmente proporciones similares a estas de 1:2:3 para la manga y longitudes de quilla y cubierta. Contaba con superestructura en ambos extremos, proyectándose la de proa hacia fuera del navío por encima de la roda.

La arboladura inicial fue mixta, con una vela mayor cuadrada y una latina en el palo de mesana; pero a principios del siglo XV montaba un tercer mástil, el trinquete, cuya vela ayudaba a gobernar la nave. Al estar ubicado lo más a proa posible, este último palo solía descansar en uno de los baos de la cubierta, por lo que era menor que el mayor y el mesana. Este último palo se ubicaba lo suficientemente lejos de popa como para descansar sobre la quilla y para dejar libre el juego de la caña del timón. La jarcia, o conjunto de cuerdas que permitían asegurar los palos, también tenía influencia mediterránea, con los obenques amarrados al interior de la borda y sin usar flechastes para trepar a los topes.

A lo largo del siglo XV la carraca fue creciendo y adaptándose a las necesidades del comercio, la guerra marítima y las exploraciones. Las velas mesana y trinquete crecieron para ayudar al gobierno y, aparentemente, para tratar de compensar el desmesurado incremento de las superestructuras de proa (castillo) y popa (alcázar), que aumentaban en forma significativa el factor de viento. Entre 1450 y 1475 otras dos velas fueron introducidas: una alta sobre el palo mayor (luego llamada de gavia) y una vela cuadrada que se desprendía del bauprés,

<sup>69</sup> Cortesao, *A política de sigilo nos descobrimentos*, 33-39.

usada desde tiempos muy tempranos en el Mediterráneo oriental (llamada luego cebadera).

La primera de estas velas aprovechaba vientos algo más constantes que la mayor, y bajo ciertas circunstancias llegaba a proveer mayor propulsión a la nave que esta última; o sostener la navegación cuando vientos demasiado fuertes hacían necesario arriar la mayor o soltarle los bonetes. Finalmente, la gavia y la cebadera se compensaban mutuamente, pues mientras que esta última encabuzaba a la nave, la otra cumplía un efecto adrizador, pues tendía a levantar la proa. Por otro lado, los obenques, o cabos que sujetaban los palos, también fueron modificados, introduciendo la flechadura, o conjunto de flechastes, para facilitar la maniobra de los jarcieros en las velas altas.

Una de las mejores expresiones de la carraca portuguesa es la *Santa Catarina do Monte Sinai*, que destaca en un cuadro pintado entre 1520 y 1540 que se conserva en el Museo Británico. Era una nave enorme para la época, con un desplazamiento estimado en unas 400 toneladas, seis cubiertas y unos 140 pequeños cañones pedreros. Muestra otras dos innovaciones en su arboladura y aparejo, pues incluye un velacho, o vela cuadra alta sobre el trinquete, y un cuarto palo, el contramesana o buenaventura, que ubicado en popa porta una vela latina.

#### GALEÓN

En el siglo XVI también surgió el galeón, como última etapa del desarrollo de los buques a vela. En su origen formó parte de la familia de las galeras, siendo mencionado por primera vez en el siglo XI, en un puerto italiano, como una embarcación a remo. En Portugal se le menciona ya en el siglo XIII, pero sin datos que permitan tener una idea sobre él. Para fines del siglo siguiente se le describe con superestructura en popa y proa, probablemente con cuatro mástiles, y formando parte de las expediciones portuguesas por lo menos desde 1535<sup>70</sup>.

Para entonces ya era usado por varios reinos europeos, dado que era un buque de propulsión mixta, más largo y afinado que la carraca o la nao. Al parecer, primero en Portugal y luego en los reinos españoles, se le comenzó a dar dicha denominación al buque de guerra manco que, recogiendo las ventajas de la carraca, mejoraba sus condiciones marineras e incorporaba las portas para un mejor empleo de la artillería.

<sup>70</sup> Castro, *op. cit.*, 317.

El galeón mejoró a la carraca en diversos aspectos. En primer lugar, sus proporciones eran de 1:3:4, para manga, quilla y eslora, lo que le daba una forma más afinada que las naves previas, que tenían una relación de 1:2:3 para esos valores. La superestructura de proa se había retraído y quedaba ahora dentro de la línea del casco, del cual sobresalía una pequeña estructura para facilitar el manejo de la cebadera. Los castillos eran unidos por un callejón que corría sobre crujía, y el casco tenía portas u orificios para permitir el uso de la artillería. El galeón sería la nave esencial en los siguientes tres siglos del período de la vela, especialmente en su desarrollo para la guerra en el mar. Naturalmente, con el paso del tiempo sufrió algunas innovaciones, pero sus formas y características esenciales habían sido definidas por los constructores navales de las primeras décadas del siglo XVI.

### NAO

Esta embarcación manca estuvo arbolada inicialmente con dos palos con velas cuadradas, pero luego incorporó un tercer mástil, e incluso un cuarto entre fines del siglo XV y principios del XVI, el ya mencionado buenaventura o contramesana. Recogió algunos elementos de la carraca y la carabela, convirtiéndose en la embarcación más usual en el proceso de expansión. En esa etapa, el término nao aparece usualmente vinculado a grandes embarcaciones de carga, mientras que el navío suele referirse a una más pequeña, con tres mástiles. Sus capacidades oscilaban entre 100 y 150 toneles, teniendo una proporción de 1:2:3 de manga, quilla y eslora. Hay escasa iconografía anterior al siglo XVI, pero en ella se les ve con un largo bauprés, portando vela cuadrada, al igual que en el trinquete y el mayor, mientras que en el de mesana y contramesana portaban vela latina para facilitar la maniobra<sup>71</sup>.

Un modelo de nave presentado como ofrenda en la iglesia de Mataró, localidad cercana a Barcelona, ha sido datado en la segunda mitad del siglo XV. Para algunos se trata de una nao<sup>72</sup>, mientras que otros la consideran una coca de origen atlántico que comenzó a ser usada en el Mediterráneo a principios del siglo XIV, que fue modificada para introducir el timón de codaste y dejar de lado la construcción en tingladillo por la de cuadernas. Si bien el casco fue variando

<sup>71</sup> *Ibid.*, 317.

<sup>72</sup> Edwards, *op. cit.*, 421-424.

con el tiempo, la forma de construirlo, con tarugos de madera, debió evolucionar menos rápidamente que los cambios en la arboladura<sup>73</sup>.

Al referir el aporte cantábrico a la defensa del estrecho durante el siglo XV, Aznar<sup>74</sup> señala que Vizcaya participó esencialmente con naves mancas, entre ellas carracas, balleneres, naos y carabelas; mientras que Andalucía lo hizo con naves mixtas, con lo que refuerza la idea del origen atlántico de la nao.

Las naves de la expedición de Magallanes son referidas como naos; y al menos tres habían sido construidas en Vizcaya o eran de propiedad de vascos. Al tratar sobre ellas, Herrera<sup>75</sup> señaló que tenían “obra muerta alterosa en los extremos de popa y proa del buque, y les llamaban castillos”; añadiendo que una tormenta “los llevó los castillos de proa y acortaron los de popa”, lo que muestra que no formaban parte de la estructura y que generaban un factor de viento considerable.

Las cinco naves fueron embargadas en Cádiz y San Lúcar de Barrameda por el factor Joan de Aranda, y llevadas a Sevilla para su apresto, siendo descritas de la siguiente manera<sup>76</sup>:

– *Santísima Trinidad*, antes *Santa Catalina de Siena*, capitana, 110 toneles o 132 toneladas, velas cuadras en el trinquete y el mayor, y latina en el palo de mesana. Era del lekeitiarra Nicolás de Artieta, y fue valorizada en 270,000 maravedís.

– *San Antonio*, antes *Santa María*, 120 toneles o 144 toneladas, velas cuadras y latinas. “La más vistosa y de más elevados castillos de proa y popa, y de más historiados mascarones”<sup>77</sup>. Era de Diego de Asua, vecino de Santa María de Erandio, valorizada en 330,000 maravedís. Su capitán fue Juan de Cartagena, factor mayor de la armada.

– *Concepción*, antes *Gallega*, 90 toneles o 108 toneladas, valorizada en 228,750 maravedís. Su antiguo nombre hace presumir su origen. Fue propiedad de Juan

<sup>73</sup> *Ibid.*, 430. Sjoerd de Meer, *The nao of Mataro: a medieval ship model*, <https://www.iemed.org/dossiers-en/dossiers-iemed/accio-cultural/mediterraneum-1/documentacio/anau.pdf>, consultado el 20/2/2019, 3.

<sup>74</sup> Eduardo Aznar Vallejo, “Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Donostia-San Sebastián, 5, 2006, 41-52

<sup>75</sup> (1601: II, 296).

<sup>76</sup> Fernández de Navarrete, *op. cit.*, IV, 3 y 163. Fernando Agirre Aramio, *Nao Victoria*, Ondarroako Historia Zaleak, Ondarroa, 2004, 8. Pigafetta, *op. cit.*, 174. Daniel Zulaika, *Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo*, Mundubira 500 Elkano Fundazioa, Aldamar, 2019, 54-55.

<sup>77</sup> Amando Melón y Ruíz de Gordejuela, *Magallanes-Elcano, o la primera vuelta al mundo*, Ediciones Luz, Zaragoza, 1940, 61.

Montero y se nombró por capitán a Gaspar de Quesada, criado del arzobispo de Sevilla.

– *Victoria*, antes *Santa María*, 85 toneles o 102 toneladas, 28 metros de eslora, 7.5 de manga, velas cuadras en mayor y trinquete; y latinas en el mesana y contramesana. Valorizada en 300,000 maravedís. Algunas fuentes secundarias señalan que había sido construida en Zarauz o en Ondarroa, en el país vasco<sup>78</sup>. Era propiedad de Domingo de Apallua y cuando fue expropiada estaba con carga de vinos para Londres. Su capitán fue Luis de Mendoza.

– *Santiago*, antes *Santiago Bretona*, de 75 toneles o 90 toneladas. Al igual que la *Concepción*, su antiguo nombre hace suponer su procedencia. Fue valorizada en 187,500 maravedís y salió al mando del piloto Juan Rodríguez Serrano.

En un estudio inédito sobre la *Victoria*, el desaparecido investigador español Carlos Etayo señala que debió ser muy parecida a las que, un siglo después, tomaron parte en la expedición de los hermanos Nodal al estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos, representadas en una carta de 1621; y que tanto ella como la *Santiago* calababan relativamente poco y bolineaban fácilmente, por lo que sirvieron como pataches o naves exploradoras de la flota. Esto último es lo que Herrera deja entrever al indicar que, ya en la costa patagónica, “el General mandó que fuese la nao *Victoria*, en la delantera, junto con la nao *Santiago*, para que fuese sondando por el poco fondo, y fueron con la sonda en la mano desde seis hasta cuatro brazas y media al noroeste, cuarta al oeste, guiñando a una parte y a otra, en demanda de más agua...”<sup>79</sup>. El piloto Albo no menciona a la *Victoria* como exploradora de la flota, sino a la *Santiago*<sup>80</sup>.

No he encontrado detalles sobre la construcción de estas naves, pero las instrucciones dadas al capitán Juan de Artieda y a Diego de Covarrubias, fechadas en Burgos el 21 de diciembre de 1521, para fabricar en Vizcaya tres de las seis naos que serían empleadas en una nueva expedición a la Especería, brindan información sobre embarcaciones contemporáneas destinadas a la exploración. Dichas instrucciones, a las que seguirían otras antes de que finalmente saliera la expedición al mando García Jofre de Loáisa en 1525, fueron redactadas antes del arribo de Elcano, lo que muestra el gran interés que Carlos V tenía por llegar a las referidas islas.

<sup>78</sup> *Noticias de Gipuzkoa*, 14/4/2018.

<sup>79</sup> Herrera, *op. cit.*, II, 294-295.

<sup>80</sup> Cristóbal Bernal, *La huella archivada del viaje y sus protagonistas*. Sevilla: Documentos para el quinto centenario de la primera vuelta al mundo, 2015, 4.

En ellas se señala lo siguiente<sup>81</sup>:

Que quanto al hazer de las naos sean del porte siguiente. Vna de hasta çiento y quarenta o çiento e çinquenta toneles. Otra de hasta çiento e treynta toneles. Otra de çient toneles. Liazón y tabla y encorvadas y enpernadas y cossidas a la manera que se acostunbran hazer las naos que para semejante viaje que el que han de seruir y se acostunbran de hazer en Portugal. Y para dar horden en la façión, y en lo demás que en ellas se han de hazer, lleva cargo Estevan Gómez, con cuyo parecer y consejo se hará lo que a la façión de las dichas naos se ovieren de hazer y, asy mismo, en el quemar de los costados y galafatear, lo qual, todo, se hará como para semejante viaje se rrequiere, con mucho rresguardo. Y, sobre todo, que las naos sean, allende de ser fuertes de façión y talle, que soporten muy bien la vela y que no demanden mucha agua porque para la navegaçión, que plaziendo a Dios con ellas se ha de hazer, es asy nesçesario.

#### CONCLUSIONES

Si bien hubo otros descubrimientos a lo largo del siglo XVI, el viaje de Magallanes fue quizá el punto de cierre de una época que había dado inicio a la era de la globalización, hoy acelerada por el ciberespacio. Si bien las poblaciones amerindias debieron pagar un enorme costo, para bien o para mal, nuestro continente quedó incorporado a las grandes dinámicas globales.

Todo ello fue posible por las transformaciones vividas en la náutica y en la construcción naval. Estas continuarían en los siglos siguientes, hasta lograr nuevas alturas con el reloj marino, a mediados del siglo XVIII; el empleo del vapor para propulsar a las naves y del hierro para construirlas, en la primera mitad del siglo XIX; y los espectaculares avances logrados posteriormente. Pero lo esencial había sido logrado en aquella etapa de activa fiebre exploratoria, en la que hubo que vencer enormes retos de orden tecnológico y, quizá mayores, en el campo de las mentalidades.

#### BIBLIOGRAFÍA

Aguiar Aguiló, Maravillas. 2019. Los primeros instrumentos de navegación que viajaron a América, en *Mélanges de la Casa de Velazquez*, 49-1, páginas 223-244.

<sup>81</sup> Archivo General de Indias, Contaduría 425, N<sup>o</sup> 2, r. 2. Información gentilmente facilitada por el investigador español Pedro Dermit.

- Agirre Aramaio, Fernando. 2004. *Nao Victoria*. Ondarroa: Ondarroako Historia Zaleak.
- Albuquerque, Luis de. 1988. *Instrumentos de Navegação*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Amsler, Jean. 1968. El Renacimiento (1415-1600). En *Historia Universal de las Exploraciones*. Madrid: Espasa-Calpe, vol. 2.
- Antunes, Catia. 2017. Portugal and the United Provinces, two innovate countries: common factos, related developments – a handover. En Christian Buchet y Gérard Le Bouëdec (editores), *The Sea in History. The Early Modern World*. Woodbridge: The Boydell Press, páginas 340-349.
- Aznar Vallejo, Eduardo. 2006. Marineros vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV. En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Donostia-San Sebastián, 5, páginas 41-52.
- Azurara, Gomes Eannes de. 1841. *Chronica do descobrimento e conquista de Guiné*. París: J. P. Aillard.
- Barros Veloso, A. J.; Almasqué, Isabel. 1989. Casas com Barcos. En *Océanos*, Nº 2, octubre 1989, páginas 26-31.
- Bernal, Cristóbal. 2015. *La huella archivada del viaje y sus protagonistas*. Sevilla: Documentos para el quinto centenario de la primera vuelta al mundo.
- Blond, Georges. 1960. Dom Henrique le Navigateur. En *Neptunia*, París, Nº 60, páginas 2-8.
- Brochado, Costa. 1958. *Descobrimto do Atlantico*. Lisboa: Comissao Executiva das comemoracoes do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique.
- Casado Soto, José Luis. 1989. Los barcos atlánticos de la península ibérica en la época de los descubrimientos geográficos. En *Revista General de Marina*. t. 217, agosto-setiembre, páginas 231-253.
- Castro, Filipe. 2017. Shipbuilding in Portugal in the Middle Ages. En Michel Balard, *The Sea in History. The Medieval World*. Woodbridge: The Boydell Press, páginas 306-321.
- Chabás, José; y Goldstein, Bernard R. 2000. *Astronomy in the Iberian Peninsula: Abraham Zacut and the transition from manuscript to print*. Filadelfia: American Philosophical Society.
- Corteseo, Armando. 1960. *Cartografia portuguesa antiga*. Lisboa: Comissao Executiva das comemoracoes do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique.
- . 1960. *A política de sigilo nos descobrimentos*. Lisboa: Comissao Executiva das comemoracoes do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique.
- Costa Quintela, Ignacio da. 1839. *Annaes da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciencias.
- Cruz Coelho, Maria Helena da. 2012. Portugal - um reino "Plantador de Naus". En *Revista Portuguesa de História*, Lisboa, XLIII, páginas 71-89.
- Edwards, Clinton R. 1993. Design and construction of the Fifteenth Century Iberian ships: a review. En *The Mariner's Mirror* 78(4), páginas 419-432.
- Elb, Martin Malcom. 1985. The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of development and Diversity. En *Revista da Universidade de Coimbra*, 33, páginas 543-572.
- Fernandes Costa, Manuel. 1979. *As Navegações Atlânticas no Século XV*. Lisboa: Instituto de Cultura Portuguesa.
- Fernández de Navarrete, Martín. 1837. *Expediciones al Maluco, viaje de Magallanes y Elcano*. Madrid: Imprenta Nacional.
- Fonseca, L. A. 2017. Portuguese maritime expansion from the African coast to India. En Michel Balard, *The Sea in History. The Medieval World*. Woodbridge: The Boydell Press, páginas 642-653.
- Gomes, Diogo. 1899. *As relacoes do descobrimento da Guiné e das ilhas dos Acores, Madeira e Cabo Verde*. Lisboa: spdi.

- Herrera, Antonio. 1601. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas de Tierra Firme del Mar Océano*. Madrid: Imprenta Real.
- Major, Richard Henry. 1877. *The Discoveries of Prince Henry the Navigator, and their Results*. Londres: Samspon Low, Marston, Searle & Rivington.
- Manera Bassa, Enrique. 1989. La Ciencia Náutica en el siglo XV y sus antecedentes históricos. En *Revista General de Marina*, t. 217, agosto-setiembre, páginas 217-237.
- McGowan, Alan. 1981. *Tiller and Whipstaff. The Development of the Sailing Ship 1400-1700*. Londres: Her Majesty's Stationery Office.
- Mearns, David L. 2019. An Early Portuguese Mariner's Astrolabe from the Sodré Wreck-site, Al Hallaniyah, Oman, en *The International Journal of Nautical Archaeology*, Portsmouth 495-506: 1-12.
- Medina, José Toribio. 1888. *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo, 1518-1818*. Santiago: Imprenta Ercilla, I.
- Meer, Sjoerd de. s/f. *The nao of Mataro: a medieval ship model*. <https://www.iemed.org/dossiers-en/dossiers-iemed/accio-cultural/mediterraneum-1/documentacio/anau.pdf>, consultado el 20/2/2019.
- Meireles Gesteira, Heloisa. 2014. O astro bio, o mar e Império. En *História, Ci ncias, Saúde – Manginhos*, Rio de Janeiro, 21(3), julio-setiembre, páginas 1011-1027.
- Melón y Ruíz de Gordejuela, Amando. 1940. *Magallanes-Elcano, o la primera vuelta al mundo*. Zaragoza: Ediciones Luz.
- Parra Pérez, María José. 2013. *Estudio y edición de las traducciones al árabe del Almanach Perpetuum de Abraham Zacuto*. Barcelona: Universitat de Barcelona, tesis doctoral.
- Pereira, Rodrigues. 1983. As primeiras expedi es marítimas do seculo XV. En *Anais do Clube Militar Naval*, CXIII, páginas 589-601.
- Peres, Damiao. 1959. *Historia dos descobrimentos portugueses*. Lisboa: Comissao Executiva das comemoracoes do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique.
- Phillips, Carla Rahn. 1994. The Caravel and the Galleon. En Robert Gardiner (ed.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing ship 1000-1650*. Londres: Conway Maritime Press, páginas 91-114.
- Pigafetta, Antonio. 1899. *Primer viaje alrededor del globo*. Madrid: Imprenta de Fortanet. Traducción de Carlos Amoretti.
- Piqueras Haba, Juan. 2016. "La geografía de Ptolomeo y su transmisión al Islam y al Occidente cristiano". En *Cuadernos de Geografía*, Valencia, 99, páginas 19-52.
- Quintela, Ignacio da Costa. 1839. *Annaes da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sci ncias.
- Reis, Antonio Estacio dos. 1989. El Arte de Navegar. En *Revista General de Marina*, t. 217, agosto-setiembre, páginas 203-216.
- Rossi Vairo, Giulia. 2017. Manuel Pessanha et l'organisation de la flotte portugaise au XIV siecle. En Michel Balard, *The Sea in History. The Medieval World*. Woodbridge: The Boydell Press, páginas 322-331.
- Santar m, Visconde de. 1958. *Memoria sobre a prioridade dos descobrimentos portugueses na costa de África Ocidental pelo vizconde de Santar m*. Lisboa: Comissao Executiva das comemoracoes do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique.
- Semedo de Matos, Jorge. 2017. Portugal, the west seafront of Europe. En Christian Buchet y Gérard Le Bou dec (editores), *The Sea in History. The Early Modern World*. Woodbridge: The Boydell Press, páginas 429-439.
- Villain-Gandosi, Christiane. 2017. La revolution nautique médiévale. En Michel Balard (editor), *The Sea in History. The Medieval World*. Woodbridge: The Boydell Press, páginas 70-83.

Zulaika, Daniel. 2019. *Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo*, Aldamar: Mundubira 500 Elcano Fundazioa.

*Manuscritos*

Archivo General de Indias, Contaduría 425, N<sup>o</sup> 2, r. 2, cuentas dadas por Francisco de Burgos, por su tío, Cristóbal de Haro, factor, que fue de la Casa de la Contratación de la Especería, de lo cobrado y gastado en las naos que se mandaron hacer para la armada que fue a la especería en los años de 1522-1525.

Monleón, Rafael. Construcciones navales. Bajo su aspecto artístico. Madrid: Museo Naval.

DEL MAR DEL SUR AL ESTRECHO DE MAGALLANES:  
EL PRIMER CONTACTO ESPAÑOL CON EL ISLARIO DEL PACÍFICO  
AUSTRAL, 1553-1558

por

María Ximena Urbina<sup>1</sup>

RESUMEN

*Las expediciones marítimas de reconocimiento del Estrecho desde la gobernación de Chile fueron hechas por Pedro de Valdivia. La primera, que tuvo lugar entre 1553 y 1554 fue enviada por él, y la segunda, de 1557 y 1558 fue ejecutada en obediencia a una real cédula dada al gobernador de Chile en la que se concedía lo pedido por Valdivia. Se presentan las fuentes disponibles para conocer las expediciones de Francisco de Ulloa, la primera, y la de Juan Ladrillero, la segunda, así como un estado de la cuestión de los estudios hechos sobre ellas, que son muy reducidos.*

*El objetivo de este artículo es, desde la historia cultural, ofrecer un estudio sobre las primeras impresiones que se tuvo de los archipiélagos bordemarinos del Pacífico austral, la fisonomía de la tierra vista y marcada por medio de actos que indican posesión (nominar, toma de posesión, captura de indios como intermediarios culturales); de la gente ("bárbara e inculta"); y de la experiencia de navegación en mares tormentosos. Planteamos que lo visto, experimentado y transmitido borró ese territorio, despojándolo de todo interés, reprobándolo como lugar hispanizable<sup>2</sup>.*

**Palabras clave:** *Estrecho de Magallanes, Pedro de Valdivia, Francisco de Ulloa, Juan de Ladrillero, expediciones marítimas.*

- <sup>1</sup> Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Correo electrónico: maria.urbina@pucv.cl. Este artículo ha sido hecho en homenaje a Don José Miguel Barros, lamentablemente fallecido este año. Sus importantes hallazgos de manuscritos en archivos y bibliotecas del extranjero fueron el origen de la publicación por primera vez, del relato de Hernán Gallegos, que en este artículo es protagonista.
- <sup>2</sup> Hago la salvedad de la provincia de Chiloé que, como isla inmediata por el norte, navegó por esos mares en algunas ocasiones y con distintos objetivos durante los siglos XVII y XVIII.

ABSTRACT

*The maritime expeditions dedicated to the exploration and reconnaissance of the Magellan Strait from the Chilean colonial Gobernación were made by Pedro de Valdivia. The first, which took place between 1553 and 1554, was sent by him, and the second, from 1557 and 1558, was executed in obedience to a royal Cedula card given to the Governor of Chile, in which Valdivia's request was granted. The available primary sources to understand these expeditions (By Francisco de Ulloa, the first, and that of Juan Ladrillero, the second) as well as a state of the question of the studies made on them, which are very limited, are presented.*

*The objective of this article is, from a platform of cultural history, to offer a study on the first impressions of the southern Pacific archipelagos, the appearance of the land seen and marked by acts that indicate possession of the people ("Barbarous and uneducated"), and the experience of sailing in stormy and unknown seas. We propose that what was seen, experienced and transmitted that the territory was, stripped of all interest, rejecting it as a subject for hispanisation.*

**Key words:** *Estrecho de Magallanes, Pedro de Valdivia, Francisco de Ulloa, Juan de Ladrillero, maritimes expedition.*

I. INTRODUCCIÓN: MAGALLANES COMO TERRITORIO A INCORPORAR

La existencia de un paso interoceánico, bautizado como estrecho de Todos los Santos, que permitía llegar a las islas Molucas navegando hacia el Occidente sin pasar por aguas atribuidas a Portugal abrió el debate acerca de a qué lugar de la línea del Tratado de Tordesillas caían las islas tan deseadas por sus especias. La puerta a ellas por el Mar del Sur quedó en pausa mientras no se resolviera el asunto de su propiedad, pero en 1525 Carlos V quiso asegurar los descubrimientos de Magallanes y envió una flota de siete barcos al mando de Fray García José de Loayza, de los que solo uno llegó a las Molucas. Cuando se firmó el Tratado de Zaragoza y las islas pasaron a ser portuguesas, el Estrecho fue interesante ya no como paso, sino como objeto en sí mismo. En 1529 fueron concedidas a Simón de Alcazaba las tierras al sur de lo concedido a Francisco Pizarro para ser pobladas, pero sus barcos, que salieron en 1534, no lograron el objetivo<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> De estas expediciones hay información en Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Imprenta Real, Madrid, 1825-1837. También hay documentos transcritos en Pablo Pastells, *El descubrimiento del estrecho de Magallanes*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1920. Asimismo, completísima y muy prolija

Pedro Sancho de la Hoz consiguió por cédula de 8 de febrero de 1539, el título de gobernador del territorio que descubriese al sur del estrecho de Magallanes, por el Mar del Sur. Pero no emprendió tal empresa, sino que se sumó a la de Pedro de Valdivia. Fue, entonces, Alonso de Camargo quien lideró la flota pobladora del Estrecho en 1540. Pero solo una de sus naves logró cruzarlo y las demás quedaron naufragadas, perdidas o tuvieron que volverse a España. Esta fue la tristemente célebre armada del obispo de Plasencia, desmembrada por los temporales.

Es muy improbable que hayan llegado al Perú noticias de estas expediciones fallidas. El único barco que consiguió cruzar el Estrecho de todas ellas, el de Camargo, navegó primero que sus acompañantes y, por lo tanto, no pudo enterarse que la nave capitana se había perdido y sus náufragos, abandonados en la costa en 1541. Por lo tanto, rescatar a los náufragos no fue un motivo para alcanzar el Estrecho desde Chile o Perú, pero si lo fue en la centuria siguiente, cuando a esos náufragos se les creyó convertidos en los pobladores de la ciudad de los Césares, situada en algún punto del corazón de la Patagonia.

Sin pensar en náufragos, Pedro de Valdivia fijó su mente en Magallanes. Si desde el Mar del Sur se llegó a él fue por Valdivia. La intención del extremeño de unir su gobernación con el Estrecho, y a este con España, fue sostenida en el tiempo, hasta que logró (sin llegar a saberlo, por haber sido muerto antes) que el monarca agregase el Estrecho a la gobernación de Chile. Valdivia dice al rey que tenía este objetivo desde su llegada al valle de Chili, en el que “nombré a la tierra que él había descubierto [Diego de Almagro] e a la que yo podía descubrir hasta el estrecho de Magallanes, la Nueva Extremadura”<sup>4</sup>. El Estrecho era único hito conocido hacia el sur de Perú, incluso antes de la conquista del imperio inca. Chile, por lo tanto, era una tierra intermedia.

Valdivia había recibido del presidente del Perú, Pedro de la Gasca, una licencia para conquistar y poblar el territorio comprendido entre los 27 y 41 grados de Lat. Sur, y desde el Pacífico hacia el interior por 100 leguas. Solicitó a Carlos V, en repetidas cartas, la confirmación de esa licencia, y junto a ello,

información documental sobre estos viajes la da Carlos Morla Vicuña, *Estudio histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego*, F. A., Brockhaus, Leipzig, 1903. Pero, además, Mateo Martinic cuenta seis expediciones al Estrecho hasta la frustrada del obispo de Plasencia. Mateo Martinic, *Historia de la Región Magallánica*, Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 2006 [1992], Tomo I, 166.

<sup>4</sup> Carta al emperador Carlos V, Concepción, 15 de octubre de 1550. Pedro de Valdivia, *Cartas de relación de la conquista de Chile*, Edición de Mario Ferreccio Podestá, Editorial Universitaria, Santiago, 1986, 118.

pedía la ampliación de su jurisdicción hasta el estrecho de Magallanes y Mar del Norte<sup>5</sup>. Sus argumentos eran prolongar hasta el Estrecho lo ya conseguido mediante poblaciones<sup>6</sup>; evitar un conflicto con quien pudiera recibir del rey la gobernación de Magallanes<sup>7</sup>; enviar a Sevilla el oro a través del Estrecho<sup>8</sup>; corregir las cartas de navegación que se tenían en España, por estar erradas, de acuerdo a lo que pudo comprobar el capitán Pastene en 1544, para evitar que los barcos de España “no vengán en peligro de perderse”<sup>9</sup>; y agregaba que con solo “dos mil hombres más en la tierra” lo podría conseguir<sup>10</sup>. Por último, en 1552 lo sintetiza así: “porque toda esta tierra e Mar del Sur la terná Vuestra Alteza en España y ninguno se atreverá a hacer cosa que no deba; la segunda, que se terná muy a la mano toda contratación de la especiería; y la tercera, porque se podrá descubrir e poblar esotra parte del Estrecho, que, según estoy informado, es tierra muy bien poblada”<sup>11</sup>.

Hubo una época, por tanto, en que todo lo existente al sur de Santiago, al menos, era considerado “estrecho de Magallanes”. El capitán Pastene<sup>12</sup>, enviado a navegar hacia el Estrecho por Valdivia en 1544, llegó a los 41° y eso fue visto como un éxito, lo que no extraña, aunque desde la latitud de Santiago (33°) a la que llegó (41°), podría considerarse equivalente a desde los 41° a los 52°, por donde se sabía había salido Magallanes al Pacífico. Valdivia tenía decidido llegar a él: “despacharé [escribió en 1552] con el ayuda de Dios e siendo él servido, el verano que viene, porque al presente no puedo por la falta de naos que en esta tierra hay, a descubrir e aclarar la navegación del estrecho de

<sup>5</sup> Instrucción y relación que da Pedro de Valdivia a sus apoderados (dos intermediarios), para que el Consejo de Indias pida y suplique en su nombre al rey. Santiago, 15 de octubre de 1550. Pedro de Valdivia, *op. cit.*, 112.

<sup>6</sup> Carta al emperador Carlos V, La Serena, 4 de septiembre de 1545. Pedro de Valdivia, *op. cit.*, 45.

<sup>7</sup> *Ibid.*, 47.

<sup>8</sup> Carta al rey, ciudad de los Reyes, 15 de junio de 1548. Pedro de Valdivia, *op. cit.*, 80. La misma idea repite un capellán llamado Martín de Robleda, quien en una carta al rey fechada en Concepción el 10 de febrero de 1554, dice que el Estrecho está “diez o doce días de navegación de aquí, ya está navegado y descubierto y es de muy buena navegación para ir desde mar de Perú y Chile a España”. Citado en Javier Oyarzún, *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego*, Agencia Española de Cooperación Internacional, Ediciones de Cultura Hispánica. Historia, Madrid, 1999, 91.

<sup>9</sup> Valdivia a sus apoderados, 1550. Pedro de Valdivia, *op. cit.*, 112-113.

<sup>10</sup> Carta al emperador Carlos V, Concepción, 15 de octubre de 1550. Pedro de Valdivia, *op. cit.*, 159.

<sup>11</sup> Carta al Príncipe Don Felipe, Santiago, 26 de octubre de 1552. Pedro de Valdivia, *op. cit.*, 180. Lo repite en carta de la misma fecha dirigida al emperador Carlos V, *Ibid.*, p. 185.

<sup>12</sup> Era el capitán Juan Bautista Pastene. José Toribio Medina, *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile*, Primera Serie, Tomo VIII, Imprenta Ercilla, Santiago, 1888-1896, 72-73.

Magallanes”<sup>13</sup>. Como seguía sin obtener respuesta, envió a España a Gerónimo de Alderete para que en su nombre consiguiera la confirmación y ampliación<sup>14</sup>. Mientras Alderete viajaba o estaba en España, en el verano de 1553 cumplió lo anunciado: envió dos nuevas expediciones hacia el Estrecho: por mar y por tierra, al mando de los capitanes Francisco de Ulloa y Francisco de Villagra, respectivamente. Este último, ya al otro lado de los Andes, fue avisado desde Chile de la muerte de Valdivia y de inmediato volvió. Pero no lo supo la expedición marítima, que recién cuando regresó del Estrecho en enero de 1554, se enteró del triste final del capitán.

Alderete, en la corte, consiguió la real cédula, dada el 29 de septiembre de 1554 (sin saberse aun en la península de la muerte de Valdivia), y obtuvo también para sí la tierra al sur del Estrecho, que antes había sido concedida a Pedro Sancho de la Hoz<sup>15</sup>, como ya hemos dicho. Cuando se supieron las novedades sobre Valdivia, Alderete consiguió que se le diera la gobernación de Chile<sup>16</sup>, con la ampliación de la jurisdicción de la Nueva Extremadura hasta el Estrecho y la facultad para explorar y reducir la tierra que estaba al sur de él, tal como se había hecho en la de 1554. El fracaso de la expedición al mando de Camargo hizo que la monarquía rescindiese la concesión hecha al obispo de Plasencia, y así ampliar la concesión de la gobernación de Chile hasta el extremo austral. Alderete murió en la navegación de regreso. El nuevo gobernador provisorio de Chile, García Hurtado de Mendoza, obedeció la voluntad real y envió en 1558 al capitán Juan Ladrillero para reconocer el Estrecho<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Carta al Príncipe Don Felipe, Santiago, 26 de octubre de 1552. Pedro de Valdivia, *op. cit.*, 179.

<sup>14</sup> Antes, Valdivia había enviado al Estrecho por tierra: cruzar la cordillera de los Andes “e meter la primera bandera de Vuestra Majestad por el Estrecho”. Carta al emperador Carlos V, Santiago, 26 de octubre de 1552. Pedro de Valdivia, *op. cit.*, 187.

<sup>15</sup> El rey al Consejo de Indias, Arras, 29 de septiembre de 1544: “también nos ha informado el dicho capitán Gerónimo de Alderete de lo que toca al estrecho de Magallanes y cuánto importaría a nuestro servicio acaballe de descubrir y poblar de la otra parte del dicho Estrecho y hacer algunas fuerzas en ciertos sitios que son muy convenientes para ello, así por haberse entendido que los portugueses tienen por fin poner allí el pie, como por la noticia que hay que cerca de allí hay cantidad de especiería que se podría coger y traer brevemente a estas partes”. Carlos Morla Vicuña, *op. cit.*, 164. Ni lo de los portugueses ni lo de la especiería lo menciona Valdivia en sus repetidas cartas al rey. Si se había entregado la jurisdicción del Estrecho a Chile, eso no significaba que se quisiese apoyar su poblamiento. El Consejo de Indias, en 1554, hizo notar a Felipe II que la pobreza de las tierras del Estrecho y su lejanía harían imposible una colonización rentable. La frialdad indicaba que no habría especiería, como se había querido creer. También que, de colonizarse, se llamaría la atención de otros”. Carlos Morla Vicuña, *op. cit.*, 105, nota 44.

<sup>16</sup> Real cédula dada en Valladolid el 29 de mayo de 1555.

<sup>17</sup> La corona, en tanto, no confirmó a Hurtado de Mendoza en el cargo, sino que lo dio a Francisco de Villagra, gobernador de la Nueva Extremadura entre 1561 y 1563. Escribió al rey en febrero de

Después de estas, no hubo más reconocimientos, ni marítimos ni terrestres hacia las islas y pampas australes, hasta la expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa, quien zarpó del Callao en octubre de 1579 con dos naves, para explorar las costas australes y del Estrecho, como consecuencia de la sorpresa de Francis Drake y sus ataques en el Mar del Sur. Sarmiento de Gamboa dejó más latas descripciones de la costa recorrida, que por razones de espacio dejaremos fuera. Después, durante el resto del siglo la corona española no envió a otros reconocimientos, y en lo sucesivo es la provincia de Chiloé la que se encargó de navegar hacia el estrecho de Magallanes<sup>18</sup>.

*Las fuentes de las primeras navegaciones desde el Mar del Sur al Estrecho*

Lo contenido en estas fuentes es analizado para reconocer en ellas un caso de empresas de descubrimiento y toma de posesión, así como también su particularidad, por ser marítimas y hacia una costa poco atractiva. Las dos expediciones que partieron desde Chile, enviadas en sentido opuesto, es decir, de oeste a este, son las de 1553 y de 1557. Por entonces, aun no estaban fundadas las ciudades de Osorno y Castro.

1561 diciendo que cumpliría la orden de descubrir y poblar hasta el Estrecho y llegar a la Mar del Norte, como camino para ir por allí a España, y que tienen noticia de que la tierra es buena y rica. Para eso, envió una expedición marítima al mando de capitán Juan López de Porres, quien a fines de 1561 desembarcó en Chiloé. Se sabe que después envió otro navío al mando de su hijo, Pedro de Villagra, junto a Arias Pardo Maldonado, que avanzaron más allá de Chiloé, pero no sabemos hasta dónde llegó. Después de la muerte del gobernador Villagra, el gobernador Rodrigo de Quiroga envió una expedición que avanzara por tierra desde el otro lado de los Andes “por el oeste hacia el Mar del Norte, sur y hasta el estrecho de Magallanes [...] donde se incluyen las provincias de Saltrapananda y las noticias de César”. Iba al mando del capitán Juan Pérez de Zurita. Mateo Martinic, *op. cit.*, 181. Arias Pardo, a través de un representante, Sebastián de Santander, pidió a la Corona, en 1563, “[...] la gobernación de las provincias de Chiloé y Trapananda que descubrieron el dicho Arias Pardo y los dichos Francisco de Ulloa y Pedro de Villagra, que están despobladas desde la ciudad de Osorno hasta el estrecho de Magallanes con ciento cincuenta leguas del hueste a leste [...]”. Pero no se le concedió. Carlos Morla Vicuña, *op. cit.*, Apéndice, 187. Continuando con Martinic, el presidente de la Audiencia de Lima en febrero de 1566 escribió a rey para que se estableciese una audiencia en Chile, a la cual debía darse “por distrito toda la gobernación de Chile hasta el Estrecho de Magallanes”, lo que se cumplió al año siguiente. Mateo Martinic, *op. cit.*, 181.

<sup>18</sup> Walter Hanisch, *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas de Santiago, Santiago, 1982. Ximena Urbina, “Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el período colonial”, *Magallania*, Vol. 41, N° 2, 2013, 51-84.

Consideraremos los dos relatos de cada viaje en conjunto para explorar las primeras experiencias ante el archipiélago bordemarino<sup>19</sup>. No nos fijaremos en los itinerarios seguidos, es decir, de la reconstrucción de las rutas, porque mejores conocedores que yo del islario austral han hecho interpretaciones<sup>20</sup>. Pero nos preguntaremos cómo se inauguró la comprensión (incomprensión) de ese mundo y las estrategias desplegadas para poseerlo. ¿Qué impresión habrá causado este infinito archipiélago que se interponía entre los fértiles valles del reino de Chile y el siempre ansiado Estrecho? ¿Qué podría haber pensado y sentido un español ante semejante mundo desolado, abrumador en su silencio? ¿Qué impresión causaron quienes vivían en una tierra fría, y a ojos del europeo, inhabitable? Reconocimientos como estos eran habituales en las fronteras americanas del siglo XVI, cuando se buscaba perfilar los márgenes del continente, explorar rutas de navegación, e inspeccionar posibilidades estratégicas y económicas.

<sup>19</sup> Pero este, eso sí, no fue el primer avistamiento de la costa patagónica occidental. Martinic ha hecho manifiesto que después de la salida al Pacífico, Magallanes siguió hacia el nor/noroeste y a las 55 leguas de él avistó una tierra que llamó Tierra de Diciembre, por haberla visto el día primero de ese mes. Así lo consignó en su Diario el contra maestre Francisco Albo, en la nave capitana, *Trinidad*, “[...] y del dicho cabo Feroso después fuimos al noroeste y al norte, y al nornordeste, y por este camino fuimos dos días y tres noches, y a la mañana vimos tierra, unos pedazos como mogotes, y corren norte a sur (así como la costa de la Mar del Sur) lejos del cabo Feroso obra de 55 leguas y hasta los dos pedazos de tierra a nos, habrá otra de 20 leguas; y esta tierra vimos el primer día de diciembre”. “Documentos para la Historia Náutica de Chile. Los descubridores del estrecho de Magallanes y sus primeros exploradores”, *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, Tomo V, Santiago, 394. Aunque no coincide con las leguas, por la escueta descripción de una costa abrupta, Martinic estima que debió tratarse de la latitud 47°. Mateo Martinic, *De la Trapananda al Áysen*, Pehuén Editores, Santiago, 2005, 49-50. Este nombre fue recogido por la Carta Universal Anónima, conocida como el Planisferio de Turín, de c. 1523, pero por ningún otro después. La existencia del topónimo Tierra de Diciembre, por lo tanto, fue efímera, aunque en los mapamundis sucesivos hasta alrededor de 1530 se siguió mostrando la costa desde la boca del Estrecho hasta dicha tierra, pero sin nombrarla, como se ve en el mapa de Alonso de Santa Cruz (c. 1540). En cuanto a la nave de Camargo que llegó al Perú, no se ha conservado más noticia que su llegada, por lo que si se escribió alguna información acerca del recorrido sur-norte de la costa Patagónica, no puede hasta ahora saberse, ni tampoco lo reflejan los simplificados mapas de la época.

<sup>20</sup> La Oficina Hidrográfica de Chile publicó en 1880 un mapa de la ruta de Ladrillero en el *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*. Además, hay un artículo que se trata exclusivamente de la identificación de la ruta seguida por Ladrillero: Nuriluz Hermosilla y José Ramírez, “Reconstrucción autorizada de la expedición de Juan de Ladrillero a la Patagonia Occidental: 1557-1599”, *Anales del Instituto de la Patagonia*, Vol. 13, 1982, 59-71.

La expedición enviada por Valdivia estuvo al mando de Francisco de Ulloa<sup>21</sup> (1553-1554), militar con experiencia en la exploración de la California al servicio de Hernán Cortés durante doce años<sup>22</sup>. No hay claridad de si fueron dos o tres barcos<sup>23</sup>. En ellos iban los pilotos Hernán Gallegos<sup>24</sup> –que dejó una de las dos relaciones– y Francisco Cortés Ojea, cosmógrafo que participó en la expedición posterior.

La primera vez que se tuvo un relato del viaje comandado por Ulloa fue a mediados de la década de 1960, cuando se descubrió el manuscrito del libro de Gerónimo de Vivar, y que fue publicado en 1966<sup>25</sup>. Vivar habla del viaje de Ulloa en primera persona, pero no participó de él<sup>26</sup>. Hubo otro hallazgo sobre

<sup>21</sup> Valdivia, “como hombre que tenía los pensamientos tan altos, pareciéndole que fortuna le era en gran manera favorable, mandó que se aderezasen dos navíos con mucho bastimento y doblados marineros, y rogó a Francisco de Ulloa, caballero natural de Cáceres, que había sido su capitán, los llevase a su cargo”. Alonso Góngora y Marmolejo, *Historia de todas las cosas que han acaecido en el Reino de Chile y de los que lo han gobernado*, Estudio, edición y notas de Miguel Donoso Rodríguez, Editorial Universitaria, Colección Letras del Reino de Chile, Santiago, 2015, 168.

<sup>22</sup> Luis Navarro García, *Francisco de Ulloa. Explorador de California y Chile austral*, Biografías Extremeñas, Diputación Provincial de Badajoz, Badajoz, 1994.

<sup>23</sup> Hernán Gallego en su “Declaración del estrecho de Magallanes”, dice tres, y también una carta del Cabildo de Santiago a la Audiencia del Perú, 22 de enero de 1554: Valdivia envió “una armada de tres navíos, uno grande y dos pequeños...”. En Morla Vicuña, *op. cit.*, Apéndice, N° 41 (IV). Los demás contemporáneos dicen dos: Mariño de Lobera y Góngora y Marmolejo.

<sup>24</sup> Gallegos era natural de la Coruña, y había pasado a Chile como piloto del barco que trajo desde Perú al nuevo gobernador, Hurtado de Mendoza.

<sup>25</sup> Fue encontrado por Irving Leonard en la Newberry Library de Chicago. Gerónimo de Bibar, *Crónica y relación copiosa y verdadera del reino de Chile*, Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, Santiago, 1966, edición de Irving A. Leonard. Carlos Keller fue el primero que analizó esta crónica en cuatro números de la revista, *Mapocho*, N° 18, 19, 20 y 21 (1969-1970). La segunda versión fue hecha por Leopoldo Sáez-Godoy, con un tratamiento desde la Filología. Gerónimo de Vivar, *Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reinos de Chile [1558]*, Edición de Leopoldo Sáez-Godoy, Bibliotheca Ibero-Americana, Colloquium Verlag, Berlín, 1979, cap. CXX. “Que trata de los puertos que descubrieron los navíos que envió el gobernador a descubrir el estrecho de Magallanes y en qué grados están”, 212-214.

<sup>26</sup> En su crónica y conquista de Chile Vivar hace una relación de este viaje en primera persona. Sin embargo, en 1988 Mario Orellana mostró, cotejando las fechas, que era muy improbable que hubiese participado de la expedición, “y que cuando usas sus formas verbales en primera persona plural [...] lo nace como un simple recurso descriptivo (narrativo), incorporándose literariamente a una empresa o acción que consideraba también suya”. Mario Orellana, *La crónica de Gerónimo de Bibar y la conquista de Chile*, Editorial Universitaria, Santiago, 1988, 41-42. La “interrogante acerca de la veracidad de Vivar” había ya sido sugerida por Barros. Barros, José Miguel, “Expedición al estrecho de Magallanes en 1553: Gerónimo de Vivar y Hernando Gallego”, *Anales del Instituto de la Patagonia*, Vol. 12, 1981, 31-40, 34, nota 17.

este viaje: el relato de Hernán Gallegos, publicado en 1981 por José Miguel Barros<sup>27</sup>, quien lo enriqueció con pies de página en los que da cuenta de haber cotejado y ampliado la información de ese relato con el de Vivar<sup>28</sup>. Aún sin estas valiosas relaciones, pero reuniendo retazos, Miguel Luis Amunátegui reconstruyó este viaje en 1879, y Ramón Guerrero también, un año después<sup>29</sup>. Que sepamos, la de Barros es el único trabajo sobre el viaje de Ulloa, aunque no lo trata exclusivamente, sino en conjunto con el relato firmado por Vivar<sup>30</sup>. Con este relato de Ulloa pudo saberse que no fue Ladrillero, si no él, quien primero navegó el Estrecho hasta su fin. Así, cuando Ladrillero emprendió su viaje, ya contaba con aquel reporte y quizá, algún mapa.

El viaje se realizó entre el 8 de septiembre de 1553, día en que zarparon desde Concepción, y regresaron en algún momento antes del enero de 1554. Después de dejar Valdivia el 4 de noviembre, emprendieron la navegación a lo desconocido. Se deduce del relato de Vivar que la de Gallegos era la nave capitana.

<sup>27</sup> El manuscrito había sido donado el año anterior a la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos. Atento a él, por saber desde antes que lo tenía el coleccionista Hans P. Kraus, al fin pudo acceder a él, leerlo y reproducirlo ese mismo año. Barros, José Miguel *op. cit.* Barros dice que en el manuscrito de la Biblioteca del Congreso, el relato de Ulloa tiene agregado un título al margen, con letra diferente: “Declaración del estrecho de Magallanes”.

<sup>28</sup> Hay un artículo que en 2013 publicó la relación de Gallegos junto a otras de las donadas por Kraus a la Biblioteca del Congreso, Washington. Sin embargo su autor no conocía este artículo de Barros, porque no lo cita y porque, además, no refiere la explicación de Barros sobre que la verdadera autoría del escrito es de Hernán Gallegos y no Hernán Landeros Gallegos, como afirma el autor. Werner Korte, “Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte y otras tres relaciones”, *Revista del Archivo Nacional*, (Costa Rica), Vol. 77(1-12), 2013, 123-140.

<sup>29</sup> Miguel Luis Amunátegui informa de este viaje, con las fuentes disponibles hasta ese entonces: Pedro Mariño de Lobera, Alonso de Góngora y Marmolejo, Diego de Rosales (1674), el maestre de campo Pedro de Córdoba y Figueroa, el jesuita Miguel de Olivares, y una carta del cabildo de Santiago, sin fecha ni firma, anunciando la muerte de Pedro de Valdivia, publicada por primera vez por Claudio Gay, *Historia Física y Política de Chile*, Documentos, Tomo I, Paris y Santiago, 1846, 176. Miguel Luis Amunátegui, *La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina*, Tomo I, Imprenta Nacional, Santiago, 1879, 282-289. Un año más tarde se publicó el libro de Guerrero, secretario de la Oficina Hidrográfica de Chile, quien hizo el mismo ejercicio que Amunátegui utilizando sus mismas fuentes, pero añadió las *Décadas* 7, 8 y 9 de Antonio de Herrera y Tordesillas, y las menciones que hay en la relación de viaje de Cortés Ojea (escrita por el escribano Miguel de Goicueta) de su viaje al Estrecho, en 1577-1558, con Ladrillero. Cortés Ojea había hecho la navegación con Ulloa. En su relato menciona pocas acciones realizadas en el viaje anterior. Ramón Guerrero Vergara, *Los descubridores del estrecho de Magallanes y sus primeros exploradores*, Imprenta Nacional, Santiago, 1880. Carlos Morla Vicuña también informa sobre esta expedición, refiriendo en todo al libro de Amunátegui. Morla Vicuña, *op. cit.*

<sup>30</sup> Barros, José Miguel, *op. cit.*

Gallegos dice que en la isla Guafo se les separó un barco y se devolvió, y en 48° el otro barco hizo lo mismo; y que entró al Estrecho, llegó a la Mar del Norte, se devolvió y a la salida de la boca occidental una tormenta los hizo llegar a los 55°. El 6 de enero comenzaron el regreso y en 7 días llegaron a Valdivia.

El relato de Jerónimo de Vivar corresponde a otro barco, pero se refiere a la expedición en general. No menciona una separación en Guafo ni en 48° y el relato que hace del Estrecho incluye a su nave y a la capitana. Esta, dice, no pudo seguir porque debía ser reparada, por lo que siguió la otra. Llegados a un punto, tampoco ese barco pudo seguir, pero se envió la barca del piloto Graviel del Río<sup>31</sup> a “certificar” que se trataba del Estrecho. No llegó ni vio el Mar del Norte sino que se devolvió antes, cuando, llegado a un punto, “le pareció claro ser el Estrecho”. El 18 de diciembre regresaron hacia donde había quedado la capitana, y desde allí se volvieron juntos.

Como se ve, no hay concordancia entre ambos relatos. El cabildo de Valdivia dijo que solo un navío entró al Estrecho, pero no que haya llegado a la boca oriental, por lo que quizá se refiere al que describe Vivar<sup>32</sup>. Una relación anónima dice que entraron dos, pero, como el cabildo, que no se alcanzó la boca occidental<sup>33</sup>. Por eso, solo cuando se encontró el relato de Gallegos (1981) se supo que uno había comprobado empíricamente que se estaba el Estrecho. Cuando volvieron, la realidad era otra: Valdivia había sido muerto por los araucanos y la urgencia era detener el “alzamiento”. Tras tres años se envió otra expedición al Estrecho, esta vez para reconocer aquella tierra, que había sido agregada a la gobernación de Chile.

Antes de 1966 se sabía más de este viaje posterior: el de 1557-1558. Se conocía, desde 1852, la relación de Miguel de Goicueta hecha por orden del capitán

<sup>31</sup> Esta podría ser la tercera barca, que menciona Gallegos y no Vivar. Puede serlo porque este último dice “fue la barca del piloto Graviel [sic] del Río” y no que fuese la barca con el piloto del Río.

<sup>32</sup> La carta del cabildo de Valdivia a la Audiencia de Lima, de 1554, se dice que “entró un navío en el Estrecho e entró cuarenta leguas y habiendo tanteado y visto los puertos de la costa dicen haber muchos y muy buenos para seguridad de la navegación [...] Está la boca del Estrecho por este Mar del Sur en cincuenta grados y medio, doscientas y veinticinco leguas de esta ciudad...”. Carlos Morla Vicuña, *op. cit.*, 95, nota 41.

<sup>33</sup> Morla Vicuña también cita una relación anónima existente en el Archivo de Indias. Carlos Morla Vicuña, *op. cit.*, nota 41 (IX), 100-101.

Francisco Cortés Ojea<sup>34</sup>. En 1879 se dio a conocer una segunda relación<sup>35</sup>: la firmada por del capitán Juan Ladrillero<sup>36</sup>. A pesar de no ser la primera, la expedición de Ladrillero ha concitado el interés que no ha tenido la otra<sup>37</sup>. Y esto no se debe al haberse conocido más tempranamente, sino a que tanto Ladrillero y, sobre todo, Goicueta, son muchísimo más expresivos que Gallegos y Vivar.

La flotilla salió de la ciudad de Valdivia el 17 de noviembre de 1557. Estaba a cargo de Juan Ladrillero, acompañado por ya dos experimentados: Hernán Gallegos y Cortés Ojea, este último a bordo de la *San Sebastián*, donde también estaba Miguel de Goicueta; y también el bergantín *San Salvador*, con el piloto Diego Gallegos, quien naufragó a los 47°, y por ello nombraron punta Gallegos a aquel lugar<sup>38</sup>. La gente se reembarcó en los otros dos navíos, y Diego Gallegos siguió con Cortés Ojea. En algún lugar entre los 48° y 49° los barcos se separaron. Ladrillero llegó hasta la boca del Mar del Norte, pero Cortés Ojea, azotado

<sup>34</sup> “Viaje del capitán Juan Ladrillero al descubrimiento del estrecho de Magallanes”, en Claudio Gay, *Historia Física y Política de Chile. Documentos sobre la Historia, la Estadística, la Geografía*, Tomo II, Imprenta de E. Thunot, Paris, 1852, 55-98. Gay indica que el texto fue sacado “de los Archivos de Indias de Sevilla”. En efecto, en el Archivo de Indias se encuentra: Miguel de Goicueta. “Derrotero y viaje de Juan Ladrillero”, AGI, Patronato, 32, R. 5-1, fjs. 1-44v. El *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, publicó este relato tomado desde Claudio Gay, en el Tomo V, Santiago, 1879, 482-520, siendo los comentarios y notas de Francisco Vidal Gormaz. El mismo año, también, lo publicó Amunátegui, en la obra ya citada.

<sup>35</sup> Miguel Luis Amunátegui, *op. cit.* Inmediatamente después la publicó Ramón Guerrero Vergara, con valiosos comentarios. “Relación del viaje al estrecho de Magallanes, escrita por Juan Ladrillero”, *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, Año VI, Imprenta Nacional, Santiago, 1880, 456-519. Incluye un mapa confeccionado por la Oficina Hidrográfica de Chile. Guerrero también la incluyó en su libro. Ramón Guerrero, *op. cit.*

<sup>36</sup> AGI, Patronato, 33, N. 1, R. 1. Son 61 fojas: “Descripción del viaje de Juan de Ladrillero: estrecho de Magallanes”. Está también en manuscrito, en el Archivo del Museo Naval de Madrid, Colección Fernández de Navarrete, Tomo XX, fjs. 9-35. En Chile hay una transcripción de Francisco Vidal Gormaz: “Viaje al estrecho de Magallanes por Juan Ladrillero”, Archivo Nacional Histórico, Fondo Vidal Gormaz, Vol. 7, pza. 2da., fjs. 35-104. Vidal Gormaz dice que lo copió del Archivo de Simancas, Indias, Derc.s y Pub.s, Leg. 4.

<sup>37</sup> Hay un artículo publicado en la revista *Atenea* que contiene tal cantidad de omisiones y errores que es mejor ni siquiera referir. Los otros dos son el ya citado de Hermosilla y Ramírez, y el de Rafael Sagredo “Entre el Mar del Sur y el Pacífico en el siglo XVI”, *Actas del Congreso Internacional V Centenario de la primera vuelta al mundo*, Ministerio de Defensa, 2019, 37-47. Por otro lado, y referidas a las expediciones de Ulloa y de Ladrillero están las consideraciones hechas por Mateo Martinic en su libro ya citado, así como en *De la Trapananda al Aysen*, Editorial Pehuén, Santiago, 2005. También, por Isidoro Vázquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile, 1520-1826*, Compañía Sudamericana de Vapores de Valparaíso, 2004.

<sup>38</sup> Esto no lo dicen las relaciones, pero si Diego de Rosales, *Historia General del reino de Chile. Flandes Indiano*, Imprenta del Mercurio, Valparaíso, 1877 [1674], Tomo I, 34.

por mil tormentas, tuvo que contentarse con haberse hallado en la latitud que correspondía a la boca del Estrecho, pero sin haberla podido distinguir ni penetrar. Ambos lograron regresar a Valdivia<sup>39</sup>.

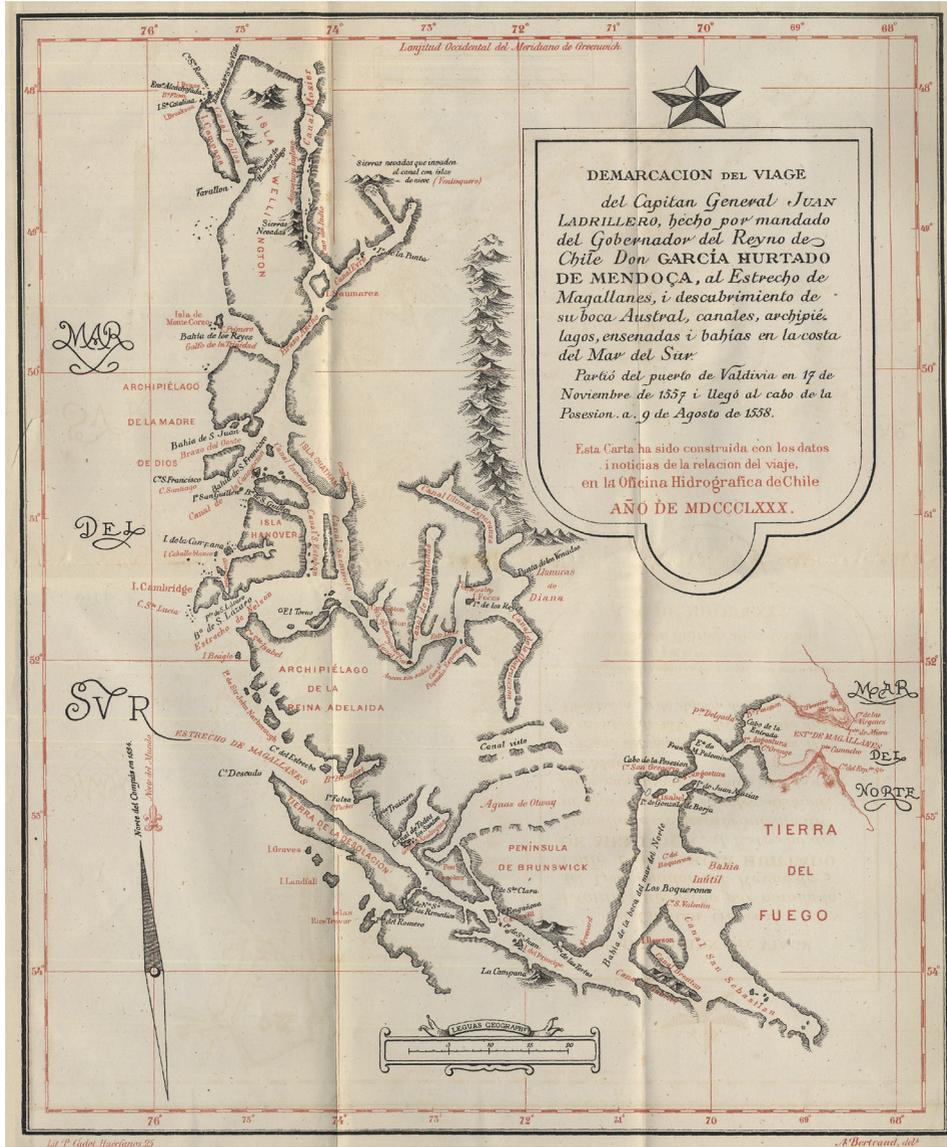
La *Declaración del estrecho* de Gallegos es sumamente escueta. En 4 fojas describe un viaje de tres meses indicando casi exclusivamente latitudes y lugares de recalada. Nada dice de la experiencia vivida y no hay ningún adorno en una descripción que debe ser estrictamente utilitaria. La *Crónica y relación* de Vivar contiene en dos páginas este viaje, también precisa, aunque los indígenas están algo más retratados, y se menciona haber tenido “refriegas” de vientos, y frío. La *Descripción del viaje de Juan Ladrillero* es mucho más informativa en avisos para la navegación como las “playas” que pueden ser apropiadas, la distancia del fondo del mar, si hay bajos de los que advertir o signos en la línea de la costa para situarse en la navegación. Las gentes vistas son descritas no de isla en isla, sino por sectores, todos al sur de los 48°. Por último, el *Derrotero y viaje de Juan Ladrillero*, escrito por Miguel de Goicueta y que trata del barco en que no iba Ladrillero es muy distinta a los casos anteriores. Se trata de un texto vivencial en que se expresan latitudes y recaladas, pero también, entre líneas, las variadas formas en que se relacionaron con las gentes. Ofrece vívidos episodios de sobrevivencia ante feroces tormentas, así como el uso de las herramientas del barco: palos, anclas, cables, velas, etc. No referiremos las páginas citadas en cada caso, para simplificar la exposición, y usaré un libro que ha publicado los cuatro relatos utilizando las copias u originales manuscritos<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> Sin embargo, Rosales cuenta un final diferente para el barco de Ladrillero. “[...] hallaronse en 50 grados, y a la vista de las serranías nevadas del estrecho les sobrevino tan furiosa borrasca que los abarrajó a tierra, donde se perdieron sin saber unos de otros. El general Juan de Ladrillero fabricó del casco del navío roto un barco mastelero, que pasó el estrecho hasta la última boca que linda en el Mar del Norte. Allí se perdió, aunque salieron casi todos a tierra, en donde perecieron de hambre, excepto Ladrilleros y otro español que con notable valor y denuedo caminaron por la falda de la cordillera y venciendo infinitas dificultades y continuos riesgos de la vida llegaron a Valdivia después de un año y cuatro meses de peregrinación por caminos inaccesibles, sierras, bosques, ríos, raudales y ciénagas, caminando y comiendo hierbas, raíces de árboles, fieras que cazaban y muchas sabandijas inmundas”. Diego de Rosales, op. cit., Tomo I, 34. Pedro Mariño de Lovera dijo en su *Crónica del Reino de Chile (1575)*, Biblioteca de Autores Españoles, Tomo CXXXI, Madrid, 1960, 387, que uno de los barcos de Ladrillero, “volvió a la ciudad de Valdivia dentro de 10 meses y surgió en el puerto con cuatro hombres habiendo los demás perecido de hambre”. Y que Ladrillero volvió a Concepción después de más de dos años, y en su nave solo quedaban “el capitán y un marinero y un negro de servicio, los cuales venían tan desfigurados que no había hombre que los conociese. Y así, por más regalos que les hicieron no fue posible volver en sí alguno de ellos: porque todos murieron dentro de pocos días no habiendo sacado otro efecto de su viaje”. Ni una ni otra cosa lo dicen los relatos del viaje.

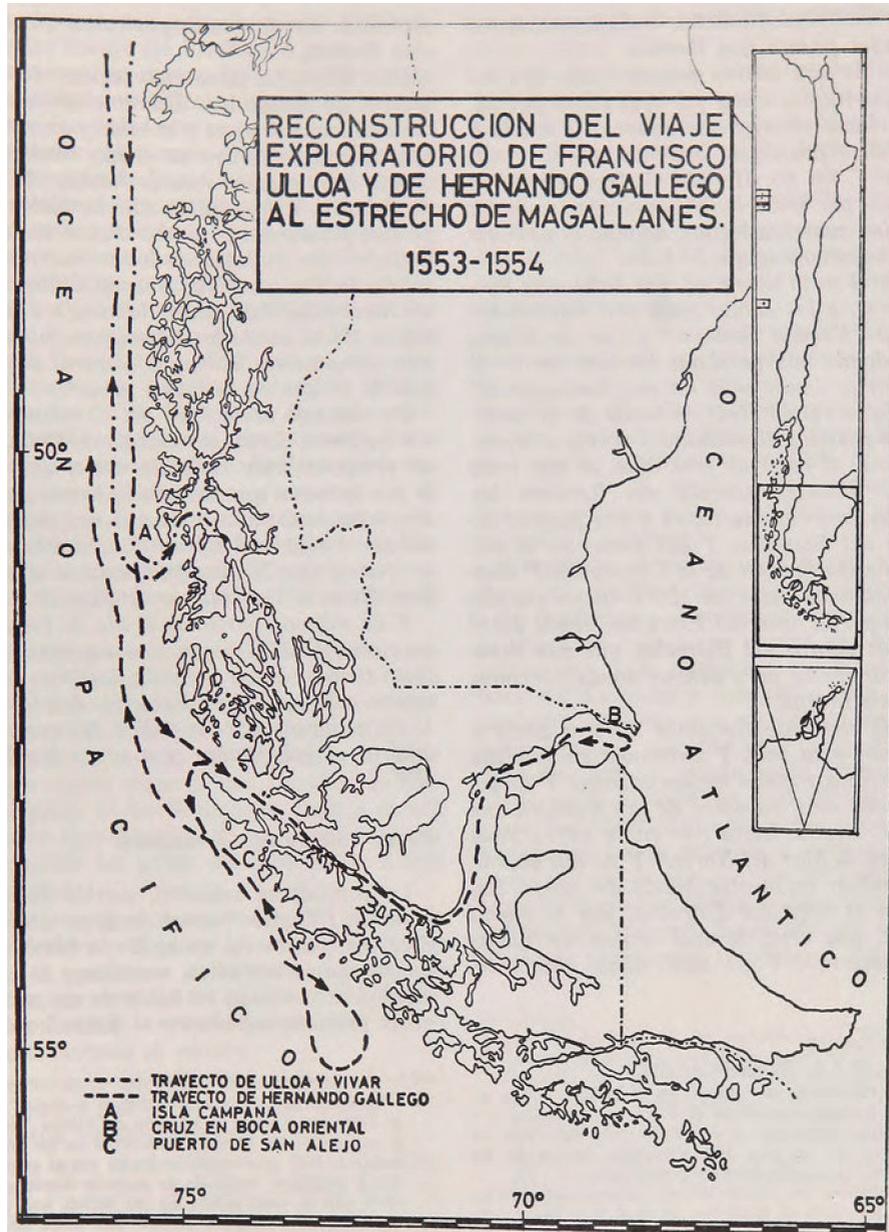
<sup>40</sup> Ximena Urbina, *Fuentes para la Historia de la Patagonia Occidental en el período colonial. Primera parte: siglos XVI y XVII*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso, 2014, 35-82.

DEL MAR DEL SUR AL ESTRECHO DE MAGALLANES ...

Mapa 1. En: *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, Año VI, Imprenta Nacional, Santiago, 1880.



Mapa 2. En: Barros, José Miguel, *op. cit.*, p. 37.



II. EL FRÍO MUNDO LITORAL “COMO FRAGMENTADO POR UN  
MARTILLAZO TELÚRICO”<sup>41</sup>

A falta de fuentes indígenas, solo podemos preguntarnos por las condiciones del sujeto informante y las modalidades colectivas de la producción del saber acerca del borde de la Humanidad.

*Nominar*

El nombrar es bautizar, como hizo por primera vez Colón en las Antillas, incluso siguiendo una jerarquía (Dios, la virgen María, el rey de España, la reina, la heredera real)<sup>42</sup>. Ulloa bautizó generalmente siguiendo el santoral<sup>43</sup>. Nominar es el primer gesto al entrar en contacto con las tierras descubiertas. Es un acto formal, porque expresa la voluntad de transformar el espacio americano, de lo “vacío” a lo reconocible por la cristiandad. Dicho de otro modo, bautizar es cambiar de condición a una tierra desconocida, de un simple espacio, a un lugar, mediante términos que hicieran de ella un territorio familiar, fácilmente identificables<sup>44</sup>. Es una acción ejecutada para establecer dominio por medio del nuevo nombre, que sintetiza su nueva condición de tierra conquistada mediante el recorrerla, bautizarla, hacer actos solemnes en ella como la toma de posesión, representarla en mapas (proyectar sobre ella el poder<sup>45</sup>) y describirla. En suma, apropiarse de facto de algo.

La isla Santa María ya estaba bautizada, probablemente por Pastene: “se llama Santa María”, dice Ulloa al llegar, y allí fueron a proveerse de carne. Recalaron en otra que bautizaron con el nombre de San Nicolás (isla Mocha). Fijaron su latitud en 38° y medio, y la latitud, como era en la época, a la estima respecto de la línea de la costa. Aquí se estimaron seis leguas. Más hacia el sur, por su tamaño, las islas confundían y parecían tierra firme, hasta que no se demostrase lo contrario.

Al sur de ella todo era desconocido. La Punta de la Galera, uno de los nombres que no coincide con el santoral que iban siguiendo, por su forma “a

<sup>41</sup> La frase es de José Miguel Barros, *Palena. Un río, un arbitraje*. Editorial Santillana, Santiago, 1984, 24.

<sup>42</sup> San Salvador, Santa María de la Concepción, Fernandina, Isabel y Juana. Tzvetan Todorov, *La conquista de América. El problema del otro*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 2003 [1982], 35 páginas.

<sup>43</sup> Así lo estudió José Miguel Barros, *op. cit.*

<sup>44</sup> David Day, *Conquista. Una nueva historia del mundo moderno*, Editorial Crítica, Barcelona, 2006 [2005], 71 páginas.

<sup>45</sup> J. B. Harley, *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, Fondo de Cultura Económica, México, 2005 [2001], cap. II, “Mapas, conocimiento y poder”.

manera de espolón” no dejó espacio para otro. Más adelante, las islas de los Coronados (que queda duda en este viaje sea el canal de Chacao, pero no en el de Ladrillero). Luego, la isla de San Martín (isla Guafo), pero no nombrada por Ladrillero, las islas de Nuestra Señora (Nuestra Señora de la O, para Vivar) que corresponden al más tarde llamado archipiélago de los Chonos, uno de los pocos lugares bautizados en Chile con el nombre del grupo que lo habitaba. Después, la bahía de Santo Domingo. Gallegos nombró el puerto de San Esteban, a los 46°, pero no lo menciona Vivar. Ninguno de estos lugares existe en el viaje de Ladrillero, salvo que identifica los grupos de islas que corresponderían a Nuestra Señora. Señala un cabo San Andrés en 47°, primer topónimo nuevo, así como el cabo San Román, en 48°, una isla Santa Catalina cerca de él y la ensenada Alcachofada, por su forma. Dentro de ella nombró Nuestra Señora del Valle (al parecer alguna bahía al noreste de la actual isla Campana), que Vivar también nombra, así como la relación de Goicueta, situándola a 47° 53’, quien anota el nombre de isla del Buen Puerto a una que estaba a dos leguas de la bahía anterior. Ya de regreso, en los 47° 1/4 estuvieron en un cabo que llamaron del Ochavario, y a los 46, el cabo de Diego Gallegos, donde a la ida había naufragado el bergantín del piloto con ese nombre, y que se inmortalizó en lo sucesivo como “Aquí se perdió Diego Gallegos”. El nombre proviene de una acción.

Hacia el sur del cabo San Román, Ladrillero ubica a los puertos de Hernán Gallegos del viaje anterior (48° y 2/3 escasos), por haber sido él quien se internó y lo descubrió. Mientras entre estos puertos y la boca del Estrecho solo señala Vivar la isla de la Campana, por su forma, Ladrillero ubica a la bahía de los Reyes, a 49° y dos tercios, y a la bahía San Juan, a 50° y un tercio (altura de la isla Madre de Dios), y en 51° largos, el cabo de San Francisco, “que es el cabo de la bahía que descubrió Francisco de Ulloa”, pero que en ambos relatos de aquel viaje no se nombra. Esto puede indicar que había un mapa u otro relato que identificase ese cabo. A los 51° Goicueta también nombra el estrecho de Ulloa y la Campana, el puerto de Roberto (hay un miembro de la expedición llamado Roberto del Pasaje), el de San Bonifacio. Ladrillero ubica al cabo de San Guillén, once leguas al sur la isla de la Campana, y en 52° la bahía de San Lázaro. Desde ella, Ladrillero se internó por un canal que creyó ser el Estrecho. Cerca de esa bahía, la isla de los Reyes (por ser 6 de enero) y la isla de los Venados (mataron 15 con arcabuces), ambas hacia los 53°, donde hizo toma de posesión. Por su parte, Cortés Ojea, separado de Ladrillero, reconoció el que llamó “estrecho de Ulloa”, que debe ser la bahía de San Francisco de Ladrillero y actual canal Concepción. Sigue nombrando Cortés Ojea hacia el sur a la punta Santa Catalina, y después de ella el puerto San Victoriano (51° 1/3 o 16 leguas al sudoeste del estrecho de Ulloa, San Sebastián y San Juan Crisóstomo, todos,

dice Goicueta, en  $52^\circ$  y un tercio largo. Desde febrero hasta fines de agosto Cortés Ojea se vio en la necesidad de construir un bergantín, y así mismo llamó a ese puerto, en  $49^\circ 2/3$ .

No hubo nombre alguno para el interior del Estrecho en la expedición de Ulloa, pero sí para un lugar donde se refugió su barco cuando una tormenta los lanzó hacia las islas occidentales del archipiélago fueguino: el puerto de San Alejo, fijado en  $53^\circ$ . Penetrando al estrecho de Magallanes por el sur, bautizó Ladrillero el puerto del Romero y el de Nuestra Señora de los Remedios, la peña de la Campana de Roldán y las islas: Gonzalo Borges, Juan Macía, y ensenada Francisco Palominos, para reconocer a sus hombres. En el borde norte del Estrecho, al occidente del actual cabo Froward, el canal de Todos los Santos, puerto de las Tortas, de la Traición (por un encuentro con indígenas), islas San Juan y Santa Clara.

Todos fueron nombres nuevos, excepto la punta de la Posesión (de Magallanes). Los cuatro relatos bautizan casi cada lugar donde recalaron, aunque haya sido solo por una noche. Hay nombres dados en reconocimiento a un tripulante, otros por acontecimientos allí ocurridos, otros porque su forma recordaba algo, y otros por reconocerse que allí estuvo la expedición de Ulloa. No hubo ningún nombre en lengua indígena, lo que indica que no se preguntó por ellos a las personas con las que se interactuó, o se quisieron ignorar. Esta es una manifestación de la intención de dominar a través de un nuevo nombre, pero no se puede dejar de considerar la mutua incapacidad de entenderse o el desprecio con que se vio a los habitantes locales.

Una muestra de la trascendencia tanto de los topónimos como de la descripción de las gentes vistas está en la información dada por Juan López de Velasco en su *Geografía Universal de las Indias*, terminada en 1574, es decir, antes de la navegación de Sarmiento de Gamboa. En ella, de norte a sur se consignan el “cerro del Infierno” ( $46^\circ \frac{1}{2}$ ), cabo San Andrés, del Ochavario ( $47^\circ$ ), de San Román, bahía Alcachofada, islas Catalina, Santa Bárbara, bahía de Nuestra Señora del Valle, puertos de Hernán Gallegos ( $48^\circ 2/3$ ), bahía de los Reyes ( $49^\circ 2/3$ ), de San Juan ( $50^\circ \frac{1}{2}$ ), cabo de San Francisco ( $51^\circ$  largos) junto a la bahía que descubrió Francisco de Ulloa, isla de la Campana y había de San Lázaro ( $52^\circ$ )<sup>46</sup>. Se hace evidente que la información fue tomada del relato de Ladrillero.

<sup>46</sup> Juan López de Velasco, *Geografía Universal de las Indias*. Recopilada por el cosmógrafo-cronista Juan López de Velasco desde el año de 1571 al de 1574, publicada por Justo Zaragoza, Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid, Establecimiento Tipográfico de Fortanet, Madrid, 1894. Esta información sobre la Patagonia occidental fue la que reprodujo Antonio de Herrera y Tordes-

Los mapas conservados de los siglos XVI, XVII y XVIII son mapas de América del Sur, que no dan detalles de las costas entre Chiloé y el Estrecho, excepto de manera muy general el mapa de John Wolfe, de 1598, que dibuja la costa que nos ocupa sumamente imperfecta, pero sitúa algunos de los nombres conocidos. Es probable que la fuente de información haya sido las *Décadas* de Antonio de Herrera, que retomó a su vez la *Geografía* de López de Velasco: Río de San Juan, canal de Todos los Santos, bahía de Nuestra Señora de Boale [del Valle]. La *tabula* del jesuita Alonso de Ovalle, de 1646, contiene el puerto de Santo Domingo, el cabo de Gallegos, puerto de San Esteban cabo de San Andrés, cabo del Ochavario, Hic peryt Gallegos y abra de San Guillén, más cuatro topónimos agregados al relato de Ladrillero, que tomó Ovalle de Sarmiento de Gamboa. Más tarde, el derrotero de las costas del piloto Antonio de Vea (1676) y el que el inglés Ringrose copió en 1682 de un derrotero español capturado, que reproduce, en este sector, lo visto por Vea. Todos dan información muy general, lo que indica el poco interés en la costa austral. Las navegaciones exploratorias y con fines misionales hechas desde Chiloé en los siglos XVII y XVIII deben haber contado con mapas conservados y mejorados en aquella isla, pero el primero que ha llegado hasta nosotros es el del jesuita José García, 1767. No podemos saber si quedaron cartas de navegación en la gobernación de Chile que reconociesen esos nombres, pero por los pocos reportes de navegación que hay posteriores a estos viajes, no se conservaron.

El archipiélago de Chiloé tiene la mayoría de sus nombres en lengua mapuche, y gran parte de los nombres geográficos del de los Chonos son en esta lengua y en la hablada por los chonos, muchos fueron nombres dados en la expedición del piloto José de Moraleda en 1792 y 1793. Yendo con varios guías indígenas, consignó en su diario y en sus mapas lo que ellos les decían. En cambio, entre el golfo de Penas y el cabo de Hornos, los nombres actuales son los de la expedición hidrográfica inglesa, en dos etapas, de Parker King y de Fitz Roy, complementados o rebautizados más tarde por los reconocimientos hidrográficos de la Marina de Chile desde la década de 1870 en adelante.

### *Toma de posesión*

La corona de Castilla, aunque no solo ella, hizo efectivos sus derechos sobre las tierras cedidas por el Papa y descubiertas (Primer Descubrimiento) mediante la “toma de posesión”. Este acto se reprodujo cada vez que se llegaba a una

llas en su *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano que llaman Indias Occidentales*, Madrid, 1601, Década VIII, Libro VII, cap. XI.

tierra antes no visitada, para establecer legítima posesión en lo nominal. La toma de posesión es un acto lleno de simbolismo, de significación general, y que precisamente tiene sentido por la ritualidad dada a las acciones, como el discurso ritualizado, gestos ceremoniales, y el registro por escrito de lo ejecutado en una fórmula estandarizada<sup>47</sup>.

Las tomas de posesión en las costas australes complementan y resignifican a la hecha por Magallanes para la monarquía española, y que sentó el primer topónimo del Estrecho: Posesión. De todo el territorio entre este y la gobernación de Chile no hay registro en la documentación contemporánea de una toma de posesión de Ulloa, pero sí de Ladrillero. Él lo consignó en su relación cuando entró por un canal que creyó era el estrecho de Magallanes: “Aquí tomé posesión, que es 53 grados largos”. Luego, por fin en el estrecho que buscaba, anota el nombre de “punta de la Posesión, porque tomé posesión de ella”. Solo estas breves alusiones contiene su relato, pero el acto fue solemne. Lo dio por ajustado a derecho el escribano de esa Armada, Luis de Mora, quien hizo “aquí este mío signo seguro que es a tal en testimonio de verdad”, dando por verdadero que el 9 de agosto de 1558, estando surtos en la que llamó bahía de la Posesión, el capitán de aquella armada, Juan de Ladrillero “saltó en tierra y echó mano a su espada y cortó unas ramas y dijo que tomaba posesión de aquella tierra a vista del Mar del Norte” en nombre de Su Majestad y del gobernador de Chile, lo que se hizo “sin contradicción alguna”. El capitán tomó juramento al piloto del barco de la latitud que había tomado, y de dicho juramento hubo tres testigos<sup>48</sup>.

El corte de ramas de los árboles era habitual en estos actos simbólicos, así como erigir montículos, cortar hierbas, beber agua, levantar cruces, celebrar

<sup>47</sup> Patricia Seed, *Ceremonies of Possession in Europe's conquest of the New York, 1492-1640*, Cambridge University Press, 2010 [1995], 13.

<sup>48</sup> “Yo, Luis Mora, escribano de esta Armada Real del estrecho de Magallanes, doy fe y verdadero testimonio a todos los señores que la presente vieren cómo en 9 días del mes de agosto de 1558, el capitán Juan Ladrillero, general de la dicha Armada, estando surtos en esta punta de la Posesión, el dicho general saltó en tierra y echó mano a su espada y cortó unas ramas y dijo que tomaba posesión de aquella tierra a vista del Mar del Norte, en nombre de Su Majestad y de Su Excelencia y de su muy caro y amado hijo Don García Hurtado de Mendoza, gobernador y capitán general por su Majestad en las Provincias de Chile, sin contradicción alguna; y este dicho día en dicho general con su piloto Hernán Gallego tomaron altura en 52 grados y medio larguillos, y el dicho general tomó juramento al dicho piloto el cual declaró haber tomado la altura como dicho es, a todo lo cual fueron presentes Francisco de Brihuega, Melchor Cortez y Pedro Cantero y de pedimento de dicho general y por que conste la verdad doy la presente que es fecha en esta punta de la Posesión a 9 días del mes de agosto de 1558 años, y por ende hice aquí este mío signo seguro que es a tal en testimonio de verdad. Luis Mora, escribano de la Armada de Su Majestad. (Hay una rúbrica)” Carlos Morla Vicuña, *op. cit.*, 190-191.

misas<sup>49</sup>: son ceremonias para mostrar dominio. Asimismo, el hecho de consignar que no hubo oposición, lo que se refiere a la aceptación de los indios del Requerimiento, documento redactado en 1511. Aunque América estaba poblada por sociedades tanto simples como complejas, “los españoles seguían considerándose a sí mismos como descubridores, otorgándose derechos sobre las tierras por encima de los ocupantes. Para ello les bastaba con seguir el ritual establecido”<sup>50</sup>. Pero antes del Requerimiento, Colón había tomado posesión “y no me fue contradicho”. La ausencia de contradicción (no de los españoles, sino de los indios) afirma la legitimidad de la toma de posesión, por no haber los habitantes negado el conocimiento del acto y su consentimiento<sup>51</sup>. En este caso magallánico de Ladrillero no se menciona que se hubiesen ni requerido ni reunidos indígenas, los que probablemente no se dejaron ver, por tener ya experiencia en el trato dado por los foráneos. Otra posibilidad es que esa población no fuese considerada como alguien a quien incorporar.

No fueron estos los únicos actos de tomas de posesión de Ladrillero. Él fue “poniendo a los promontorios, islas, bahías y canales nombres de los cuales varios hasta ahora se conservan [dice Morla Vicuña a fines del XIX]. Fue además tomando posesión, con todas las formalidades del estilo, y ante ministro de fe pública, en nombre del rey y el gobernador de Chile, de toda aquella tierra, siendo datada el última acta en las costas del Atlántico (a la vista del Mar del Norte) a 9 de agosto de 1558”<sup>52</sup>. Es el valor jurídico de nominar y tomar posesión ajustado al ceremonial acostumbrado.

Por último, no olvidemos la importancia del registro por escrito de las acciones, que justificaban el obedecimiento a las instrucciones. Es el caso de Cortés Ojea que, cuando se vio separado de la nave capitana y tuvo que decidir si la seguía esperando en la boca del Estrecho, o penetraba en él, nombró a Goicueta por escribano y a otro hombre por alguacil.

#### *Dejar señales: marcar*

En las navegaciones antiguas, el rendez-vous se acordaba para el caso de separación de los barcos. La isla Nuestra Señora del Socorro (actual Guamblín)

<sup>49</sup> Stephen Greemblatt, *Maravillosas posesiones. El asombro ante el Nuevo Mundo*, Marbot Ediciones, Barcelona, 2008 [1991], p. 125.

<sup>50</sup> David Day, *op. cit.*, p. 30.

<sup>51</sup> Stephen Greemblatt, *op. cit.*, 129-130.

<sup>52</sup> Como siempre, con el máximo respaldo documental Morla Vicuña, *op. cit.*, Apéndice. Pruebas y Documentos, 127 y siguientes.

fue fijado como el lugar de encuentro en caso de separarse la flota inglesa al mando de Georges Anson que cruzó por el cabo de Hornos en 1741. El rendez-vous de las naves de Ladrillero era el “puerto de la Campana o Farellón Horadado”, hito del viaje anterior. Allí mandó a poner Cortés Ojea “una cruz grande, al pie de la cual pusieron asimismo una carta que manifestaba lo hasta allí sucedido para el general si allí viniese, como tenían concertado se juntasen en ese dicho puerto si la tormenta los apartase o dejasen una carta para que supiesen unos de otros”. Más adelante dejó otra: en 51º “fue el capitán y el piloto con ciertos marineros y llevaron una cruz grande en el batel, la cual cruz pusieron en una isla pequeña que estaba en medio del estrecho, sola, en paraje donde se podría ver bien si la capitana viniese, con la cual cruz dejaron una carta que relataba todo el suceso hasta allí habido y el camino que llevaba por el dicho estrecho adentro. Sobre la cruz dejaron asimismo una bandera y se vinieron al navío”.

Dejar cruces, cartas y banderas era una práctica habitual entre los navegantes. Con ello se señalaba el territorio a través de signos interpretables para los europeos. Una cruz significa voluntad de comunicación. Una de las pocas alusiones a algo que no sea lo estrictamente útil a la navegación en el parco relato de Gallegos es el haber visto una cruz en la boca oriental del Estrecho, “la cual tenían los indios muy enramada”. Era una constancia de ser el estrecho de Magallanes el único lugar de aquel mundo austral que se sabía había sido visto por españoles. La bandera es un signo inequívoco de la posesión española. Las cartas explicaban, como dice Cortés Ojea, los sucesos de la navegación hasta entonces y el destino que seguirían, para intentar un futuro encuentro. En esa misma zona la expedición hidrográfica de Parker King, entre 1826 y 1830 dejó cartas y banderas en la cima de montañas, pero no cruces. El clima y el viento acabarían con ellas, además que el suelo rocoso lo impedía. En cambio, se dejaron altas piras hechas de grandes piedras, y bajo ellas, recipientes de metal y objetos del mismo material y cerámica, conteniendo pergaminos en que se escribió el motivo de la expedición. La Unión Jack también se puso bajo las piedras. No era una seña de toma de posesión, sino información para futuros navegantes y, sobre todo, para la posteridad, viéndose en un lugar remoto y de improbable acceso para otros<sup>53</sup>.

<sup>53</sup> Ximena Urbina, “La expedición hidrográfica inglesa de Phillip Parker King en el extremo austral americano, 1826-1830: el memorial dejado en la isla Skyring, conservado en el Museo Martín Gusinde”, en *Rastros en el agua. Exploradores, embarcaciones y materialidades*, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Colección Bajo la Lupa, Santiago, 2019.

*Estrategias: “Piezas” como guías y lenguas, y proveedores*

El concepto “pieza”, que no tiene definición al parecer, ni tampoco aparece en el Diccionario de Autoridades, se refiere a un indio capturado, ¿quizá la pieza o parte de un todo, que es un grupo de indígenas? Es indicativo de la deshumanización y de la categoría de objeto para la venta, para uso servicio personal, o como “lengua” o como “guía” en expediciones de reconocimiento. Por ser esta práctica tan habitual en la conquista de América, a los indígenas en estas categorías rara vez se les menciona en la documentación que, en cambio, sí distingue a caciques, por ejemplo. En estas exploraciones constan casos de “piezas”, lo que es importante revelar porque aportan a la complejidad de la dinámica de la conquista. Es poco habitual que quien haga un informe de una exploración para las autoridades se refiera a las “piezas” capturadas, lo que contrasta con que en estos indígenas se hizo recaer una parte del proceso de conquista, en cuanto a intermediarios.

En estos cuatro casos, solo una vez se menciona la presencia de un indio guía. Ladrillero dice: “Y porque claridad haya, digo que a causa de una india que por guía llevaba, dejamos la canal del estrecho...”. En aquella india radicó el haberse tomado la decisión de dejar de explorar un canal por saberse, por las señas que ella daba, de no ser el estrecho de Magallanes. En estos casos la diferencia cultural era enorme y la incompreensión, radical. Y esto es más todavía si se atiende a que las maneras indígenas de comprender e interpretar su espacio eran quizá centradas en los lugares en que existían mariscos, lobos marinos, abundante pesca o huevos de pájaros, pero no en cuanto a distancias ni de recorridos norte a sur o de oeste a este, que era lo que los expedicionarios querían saber.

Ladrillero, cerca de los 52° expresa que “no les vimos armas [porque] aunque les tomamos mujeres y muchachos, y tornamos a soltar”. Otros fueron capturados para ser personas de servicio. En el puerto del Bergantín anota Goicueta que tenían “piezas”, descritas como “muchachos”, los que en una ocasión intentaron ser rescatados por otros indígenas “cuando llevaban agua de un arroyo donde estaban asimismo lavando ropa”, aunque no lo lograron, porque habían quien los vigilase. En este mismo lugar es que los hombres de Cortés Ojea, “otras veces” fueron a “correr la isla [y] topamos indios con sus dardos que venían a desembarcar a ella, a los cuales cercábamos para tomarlos vivos”. Pero al intentar asirlos se escabullían, “porque si los asíamos de la carne deslizaban, y si del cuero del corzo que traían cubierto, largábanse luego, y dejándole en nuestras manos se huían, pues si por fuerza de armas habíamos de tomarlos quedaban muertos o heridos y no eran de provecho, pues si quisieran soltar las armas para tomarlos

con dos manos traían ellos dardos y puñales de hueso de ballena que pasaban un hombre de banda a banda, y así no se pudo haber ninguno de ellos por las vías que intentamos”. Como en otras conquistas indianas, los perros podían ser cazadores de indios. Pero, “el perro que llevábamos no era de indios ni sabía seguirlos, antes huyó de ellos, y también el recio tiempo de nieves y aguaceros no nos dejaba a nosotros salir a correr, ni a los indios venir a la isla”. El “correr la tierra” o las “correrías” era un concepto muy común para designar a las razias en las que se capturaban indígenas para distintos fines.

Las capturas de lenguas se hacían para intentar informarse en terreno, y también a largo plazo. Como en ocasiones posteriores, se llevaron “piezas” de regreso. Goicueta dice que en medio de una tormenta en la que ya se veían ahogados, “cristianizamos a todas las piezas que no lo estaban, porque sus ánimas se salvaran”. De los indios vistos en el estrecho de Magallanes dice Hernán Gallego haber tomado siete, “y un muchacho, los cuales los traje a la provincia de Chile, donde los tengo, y en mi casa, para que demuestren la lengua y para que den razón de lo que en la tierra pasa”. En el puerto del Bergantín, donde Cortés Ojea estuvo varios meses, atrajo con agasajos a algunos indios, a quienes “quería, asimismo, asegurarlos hasta la partida por llevar algunos que le pareciesen para lenguas”.

Se esperaba que haciéndose ladinos o habituados a las formas españolas pudiesen darse a entender. La fórmula fue común para los exploradores que posteriormente salieron desde Chiloé, quienes en sus navegaciones capturaban indios como guías y también para trasladarlos a aquella provincia esperando que pudieran dar noticias sobre su tierra valiosas para los españoles. Fue el caso, por ejemplo, del indio Atapa o de Talcapillán, ambos desnaturalizados y llevados a Chiloé en 1640 y 1675, respectivamente. Tanto uno como otro dieron a entender que había poblaciones de extranjeros hacia el estrecho de Magallanes, lo que generó expediciones para buscarlos. Algo similar comunicaron en este viaje, si aceptamos lo que el jesuita Rosales describe del mismo en 1674: “Trajeron presos dos indios, y comunicándose por señas delineó el uno con carbón un fuerte, dando a entender que en el estrecho le habían fabricado los españoles, y según entonces se discurrió, fue el alojamiento de la gente perdida del obispo de Plasencia”<sup>54</sup>. Esta información de 1558 fue el origen de la creencia en la ciudad de los Césares en la Patagonia.

Los agasajos fueron un recurso común. Se utilizaron indígenas como embajadores, dándoles “agasajos” para atraer a los demás: “saltando en tierra el capitán

<sup>54</sup> Rosales, *op. cit.*, Tomo I, 34.

Juan Ladrillero con gente de su navío tomó dos indios para lenguas, de los cuales quedó uno en su nao y el otro soltaron con dádivas, que al indio dieron trigo y mantas de vela, bizcocho y otras cosas porque trajese de paz a sus otros compañeros que no lejos estaban”. Goicueta hace constar una ocasión en que, queriendo Ladrillero atraer a un grupo de indígenas, se acercó “con el despen-sero”. Este mismo capitán “les dio anzuelos para sus pesquerías y torzales de oro para sus cuellos y muñecas, y otras cosas, con que se fueron contentos”. Al día, siguiente, a otros indios que llegaron “el capitán les dio medallas hechas de estaño y llautos<sup>55</sup> de paños de colores, y otras cosas, y bizcocho y trigo cocido, lo cual no querían ni sabían comer”. Los agasajos o regalos fueron una estrategia de conquista en América que surgió de manera espontánea para atraer o “amistar” a los indígenas, por lo que todas las expediciones los llevaban consigo precisamente con ese nombre, o el de “chucherías”, o el de “baratijas”. Salvo el trigo, bizcocho y anzuelos, todos los demás objetos tenían la función de ser llamativos: torzales de oro, medallas de estaño y paños de colores. Incluso, los agasajos fueron un ítem en la provisión de los fuertes de Arauco. Esto fue transformando su vida, porque la introducción de elementos materiales foráneos siempre altera una cultura, generando aprecio o necesidad de ellos y provocando cambios en las jerarquías sociales: el que tiene y el que no tiene.

Por último, también formó parte de la estrategia de exploración, sobrevivencia y toma de posesión el hacer que los indígenas proveyeran cosas, por ejemplo, mariscos u “ovejas de la tierra”. Cortés Ojea, mediante agasajos, consiguió que unos 14 o 15 indios de la boca del canal Fallos o un sector cercano se acercaran, “creyendo tuviéramos algún servicio de ellos, especial de algún lobo de sus pesquerías para aceite para brear el bergantín...”. En cambio, al “otro día siguiente vinieron dieciséis indios a los cuales les salió el capitán, y le presentaron un zurrón de cuero de lobo lleno de tierra colorada, con el cual presente nos reímos mucho”. Ellos, que pintaban sus caras con esa tierra, quisieron darles su mejor ofrenda. Pero, con el tiempo, algo consiguieron de ellos: “En este asiento nos venían algunas canoas con indios a los cuales dábamos mantas y otras cosas por asegurarlos, con los cuales rescatábamos mariscos y cuervos marinos”. Es evidente que se les da un valor distinto a las cosas; que los españoles no esperaban recibir ni oro ni

<sup>55</sup> Una especie de turbante y tejido usado por los incas. A propósito, las categorías de los incas son usadas para comparar, como cuando se habla de una correa amarrada al cuello para sostener los cueros que los visten, y que es “a madera de líquidas, pieza -dicen- usada por las indias del Cuzco, y cuando se refieren una vez a los capturados como yanaconas. En cambio, no hay comparación con la cultura mapuche.

especies sino solo alimento; y que impusieron una práctica de intercambio que no sabemos si existía previamente entre los indígenas.

*Descripción de las gentes: el ver*

Ver, porque no hubo interés ni en comprender ni en dominar<sup>56</sup>. No se muestra aquí el asombro de encuentros anteriores<sup>57</sup>, a pesar de tratarse de personas radicalmente diferentes a ellos. Parecieran ser solo parte del paisaje, como lo fueron después para la ya citada expedición de Parker King y Fitz-Roy<sup>58</sup>, pero no fue en el caso de los cuatro náufragos del ya mencionado naufragio de la fragata inglesa *Wager* en 1741 que dejaron testimonios, porque hubo contacto regular con ellos en el área del golfo de Penas<sup>59</sup>.

La información que se da es la habitual para entonces: si la cantidad de personas es mucha o poca (capacidad de someterlos), si la tierra permite la agricultura (señal de ser habitable para europeos), cuál es su traje (indica animales), cuáles sus armas (si se trata de una población hostil que represente un peligro). La desnudez vista, ausencia de casas y aldeas, lengua inteligible, costumbres salvajes (comer carne cruda, por ejemplo) y el no tener orden jerárquico (o no comprendido por los visitantes), cerraron la puerta hacia esas tierras. No hubo intención de poblar (colonizar) esas islas, y no se habló ni una sola vez de la posibilidad de desnaturalizarlos y repartirlos para el servicio en las ciudades de Chile, ni de evangelizar aquellas almas para lograr su salvación. Es todo lo contrario al primer retrato que Colón hizo de los indios: aunque rústicos, según él, serían dóciles a la fe. Esta opinión hizo desplegar una colonización y evangelización.

De norte a sur, el archipiélago de los Chonos fue descrito como de “costa muy llana y bien poblada de muchas gentes”, con “indios bien vestidos con ropa de lana”, en “tierra montuosa”. Hacia la misma latitud, 45 grados, Vivar dice que no vieron personas, pero si “ranchos pequeños y al parecer eran de gente pobre. Había papas y maíz. Tenía buen parecer de tierra”. No se menciona la pesca ni la recolección de productos del mar, que era la actividad de

<sup>56</sup> Esta secuencia es advertible para otros lugares de América. Todorov, *op. cit.*, Marta Penhos, *Ver, conocer, dominar. Imágenes de Sudamérica a fines del siglo XVIII*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 2005.

<sup>57</sup> Greenblatt, *op. cit.*

<sup>58</sup> Así se plantea en Marta Penhos, *Paisaje con figuras. La invención de Tierra del Fuego a bordo del Beagle (1826-1836)*, Ampersad, Buenos Aires, 2018.

<sup>59</sup> Carmen Channing, “El naufragio de la HMS *Wager* (1741): sus fuentes, ediciones y valor histórico”, *Historia* 396, Vol. 8(1), 2018, 31-58.

subsistencia<sup>60</sup>. El no haber visto personas ni rastros de ellos, en lugares que otros sí, puede indicar la frecuente movilidad.

Toda esta información sobre el o los grupos que fueron conocidos más tarde como chonos es relevante porque es la primera impresión, y se centra en lo que era considerado útil o no. A diferencia de toda la tierra conocida desde el Perú hasta Valdivia, no vieron cerámica, ni crianza de animales, ni siembras, ni aldeas o poblaciones. Dado que los grupos descritos en el área inmediata al sur de este archipiélago no usaban lana ni se les vio papas o maíz, es probable que los habitantes de “las islas de Nuestra Señora” hayan recibido influencia cultural de los indígenas del archipiélago de Chiloé, una sociedad agrícola-ganadera.

Pero lo que más llama la atención a la expedición, como marinos que eran, fueron las embarcaciones vistas. En el archipiélago de los Chonos (islas de Nuestra Señora) hallaron “indios con canoas. Y estas canoas son de tablas y cosidas de barba de ballena, que son a la manera de tequines de Flandes”, dice Gallegos. Vivar es un poco más descriptivo: “Hallamos una canoa hecha de tres tablas muy bien cosida, de 24 o 25 pies, y por las costuras tenían echado un betún que ellos hacen. Era a la manera de lanzadera con las puntas muy grandes”. No se habla de velas ni se detienen en describir los remos.

Esta es, por tanto, la primera descripción de el o de los grupos que ya al menos a comienzos del siglo XVI desde la isla grande de Chiloé se les llamó genéricamente chonos, cuya principal herramienta era la canoa o dalca, brillante expresión de la tecnología de la madera y preciso instrumento para el tránsito por aquella geografía, por permitir ser descosida y desmontada cuando la tierra impide la navegación, y recosida y rearmada para volver a ser botada al mar. La dalca, además, indica el conocimiento que tenían de los bosques.

El camino lo continuaron siguiendo la costa de la península de Taitao, que “corre noreste sur-suroeste”, y se vio alta y muy montuosa. Allí encontraron un puerto, al que llamaron de San Esteban, a los 46° y dos tercios (en esa misma latitud existe en las cartas actuales uno del mismo nombre). De esta tierra,

<sup>60</sup> Además del trabajo de John Cooper, “The patagonian and pampean hunters”, en Julian Steward, (editor), *Handbook of south american indians*, Washington, 1946, Vol. I, fue pionero el de Daniel Quiroz, y Juan Carlos Olivares, “Nómades canoeros de la Patagonia septentrional Insular: el mundo de don Pedro del Agua”, en Osvaldo Silva, Eduardo Medina y Eduardo Téllez (editores), *Encuentro de etnohistoriadores*, Serie Nuevo Mundo. Cinco Siglos, Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile, Santiago, 1988, 10-33. Trata estos dos viajes en páginas 13-17. También Ricardo Álvarez, “Reflexiones en torno a las identidades de las poblaciones canoeras situadas entre los 44° y 48° de latitud sur, denominadas “chonos”, *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, Vol. 30, 2002, 79-86.

Gallegos dijo que “hallábamos muchos indios pescadores en cualquier puerto que íbamos”. Vivar dice que no vio a nadie, pero escribió que era tierra “muy poblada porque vimos muchos humos y caminamos y hallamos mucho rastro de gente”. Agrega: “hay papas y maíz”. Este es el único lugar en que se menciona la vegetación: “Es tierra de árboles laurel y ciprés, arrayán y otras muchas hierbas de nuestra España, y la hierba como avena”. Es en este puerto, o cercano, que dice el relato de Vivar, pero no el de Gallegos, haber descubierto la “Cueva Infernal”: “una cueva muy grande con un pilar hecho en el medio, hecho de la misma peña, que cabrían en ella más de mil hombres, y ranchos alrededor, con rastros de perros”, enigma para actuales exploradores. De las breves descripciones de viajes posteriores salidos desde Chiloé hacia la actual bahía Ana Pink, en la península de Taitao (1750), se desprende ser ámbito de cultura chona o asociable a ella (cortas siembras).

En la bahía de Nuestra Señora del Valle, casi en los 48° (ubicada en el mapa de la Oficina Hidrográfica como el extremo nororiental de la isla Wellington), dice Cortés Ojea que: “luego como surgimos aparecieron bien doce o trece indios en la tierra, con altas voces, bailando y capeándonos con unos manojos de plumas de patos [...] Su vestir es cueros de lobos marinos, y su comer, según pareció, sólo marisco asado y lo demás que pescan. No les hallamos ningún género de vasija de barro ni en la tierra vimos disposición de barro de que se pudiese hacer, y esta, entendimos, ser causa traer sus vergüenzas descubiertas así ellas como ellos”. Del mismo lugar Ladrillero dice que la gente es “indios pescadores de mediano cuerpo y mal proporcionados. No tienen sementeras, manteniéndose de pescado y mariscos, y lobos marinos que matan, y comen la carne de los lobos y pescado crudo, o aves cuando las matan, y otras veces las soasan. No tienen ollas ni otra vasija, ni se ha hallado sal entre ellos”. Concluye: “son muy salvajes y sin razón”. Sobre su vestimenta, dice que cubren su espalda con cueros de lobos marinos “y de otros animales”, que les llegan hasta las rodillas y sujetan por el cuello con una correa, pero “traen sus vergüenzas de fuera sin ninguna cobertura”. Luego, sobre su ofensa: “son de grandes fuerzas. Traen por armas unos huesos de ballena a manera de dagas, y unos palos como lanzuelas mal hechas [...]”.

Esas plumas, no descritas para el archipiélago de los Chonos, fueron también vistas por el inglés Alexander Campbell, uno de los naufragos de la *Wager* en la península de Taitao. Esto indica que ese sector y el golfo de Penas puede haber sido un área de confluencia de lo que, a través de estos testimonios, puede ser identificado como una cultura de canoas de tablas, tejidos y siembras, pero otra de canoas de corteza, plumas y cueros de lobos.

Del área de Santa María del Valle –quizá la boca del canal Fallos o del Messier–, describen la estrecha relación entre embarcación y vivienda: en sus “canoas

de cáscaras de cipreses y de otros arboles” [...] llevan sus casas que hacen de cortezas de árboles tan bien como las canoas, que son asimismo de las dichas cortezas cosidas con junquillos de barba de ballena, a las cuales fortalecen con barrotes delgados de varas del grosor de un dedo y aforranlas de paja o espartillo entre los barrotes y la corteza, como pájaro su nido. La hechura de ellas es como luna de cuatro días con unas puntas elevadas [...] No tienen poblaciones ni casas, sino hoy aquí, mañana en otra parte, y donde quiera que llegan llevan varillas delgadas, las cuales ponen en el suelo, y con corteza de árboles que en las dichas canoas traen, hacen sus casillas chiquitas a manera de ranchos, en que se meten y se reparan del agua del cielo y de la nieve”. Como ya se ha dicho, las “canoas” al sur de lo que hoy se llama archipiélago de los Chonos no son de tablas sino de cortezas, no se mencionan siembras ni tampoco ranchos, sino tiendas móviles, armables y desarmables.

En el llamado puerto del Bergantín, de latitud  $49^{\circ} \frac{2}{3}$  según Goicueta, estuvieron varios meses. En febrero, una mañana “oímos muchas voces de indios de la tierra, los cuales vimos estaban haciendo ahumadas en un cerro, bien una milla frontero de nuestra ranchería. Y así vistos les respondimos a su son, y mandó el capitán los dejasen y no fuesen a ellos, porque quería ir él a llamarlos [...], los cuales vinieron a su llamado con tantos ademanes de recatamiento que bien demostraban por ellos tener entre sí guerra unos con otros<sup>61</sup>. Llegaron catorce hombres, y eran “de razonable estatura”. Inmediatamente se habla de sus armas: “fisgas de palo de dos brazas, y de esta hechura, y asimismo traían unos puñales de hueso de ballena, bien de dos palmos de largo y de esta forma [...]”. La descripción del “vestido” es también similar a lo anterior: cueros tal cual salen del animal, pero que no cubren “sus vergüenzas”. Lo más relevante: sus rostros están “salbegados de tierra colorada con algunos reveses de negro y de blanco, y unas guirnaldas de plumas de patos sobre sus cabezas”. Los foráneos los consideraron distintos: más altos, con armas más agresivas, plumas y pintura facial. Sorprendió a Goicueta su increíble resistencia al frío: fue uno tras ellos, “hasta que se les echaron a la mar por donde fueron nadando hasta su canoa, a cuyo ruido salimos y vimos ir nadando los indios por la mar adentro que no poca admiración nos fue ver el frío que sufrían porque el agua salada se helaba cuajándose y no pudimos fuera de la lumbre estar mucho sin volver a ella, y si acaso metíamos la mano en el agua nos dolía y quemaba como fuego, y ellos iban nadando como peces”.

<sup>61</sup> El Diccionario de Autoridades lo define como “elección para escoger lo bueno, y prudencia, grandeza de ánimo, junta con mansedumbre y recatamiento”. Esto indica que, según Goicueta, los indios querían ganarse el aprecio de los españoles para que sean sus aliados ante otros indios.

Los atrajeron para pedirles lobos para aceite, pero ellos les llevaron tierra roja, como ya he dicho. Desplegando otras formas de relación, los indígenas se interesaron por los objetos españoles: “los cuales indios se desvergonzaron en tal manera que nos horadaban las casas por hurtar lo que en ellas teníamos”. Interpretado como robo, los españoles lo intentaron frenar pero sin imponer la superioridad de sus armas por, creemos, considerarlos en realidad inofensivos. Pero “viniéndolos venir tirando piedras y figas los espantamos con los arcabuces, de los cuales se guardaban bien, y así disparados los dichos arcabuces saltó el capitán sobre ellos con seis hombres a espadas y rodela, a los cuales indios siguió hasta sus canoas por les tomar alguna para con ella tomar algún lobo para sacar aceite, que era bien menester, y por acortar los indios que pudiese tomar porque habían sido bellacos. Mas ellos como sabían los caminos con su bien huir, se embarcaron algunos primeros que nosotros llegásemos, y los demás que restaron de embarcar llevándonos algunos espaldarazos, que matar no los queríamos, se metieron por el monte adentro, donde con hurones no los sacaran”. No se presentaron más.

“Dentro” del Estrecho, Gallegos describe la misma cultura. Ladrillero ve a indios distintos en la boca del Mar del Norte: gente “soberbia, grandes de cuerpo, de grandes fuerzas”. El “traje de los hombres es que andan desnudos y sus vergüenzas de fuera, y las naturas traen atadas por el capullo con unos hilos o correas, y traen por capas pellejos de guanacos sobados, la lana para adentro hacia el cuerpo. Y sus armas son arcos y flechas de pedernal, y palos a manera de macanas, y tienen por costumbre untarse con una tierra blanca como cal la cara y el cuerpo. El traje de las mujeres es, sus vestiduras de los pellejos de los guanacos y de ovejas, sobados, la lana para adentro, y ponénselos a manera de las indias del Cuzco, los pellejos asidos por correas por encima de los hombros, atados por la cintura, y los brazos de fuera, y que les llegan abajo de las rodillas. Traen zapatos del mismo cuero, que les cubren hasta encima de los tobillos, llenos de paja por de dentro por amor del frío, y andan untadas con aquella cal, como los hombres”. Es un grupo diferente: cueros de guanacos, pero “sobados”, es decir, con algún tratamiento, arcos y flechas, pedernal, palos; la cara pintada, pero no de rojo, sino de blanco. Sobre sus “casas” dice que “hincan unas varas en el suelo y ponen pellejos de guanacos, y de ovejas, y de venados, y hacen reparo para el viento, y por de dentro ponen paja, porque esté caliente, y donde se echan y se sientan, por estar abrigados”.

En algunos lugares de recaladas no vieron gente, y en otros sí. Es posible que huyeran de los foráneos (las noticias podrían haber circulado de un grupo a otro) o que los españoles hayan buscado lugares de abrigo o caminos que no eran los utilizados por los locales. Lo hasta aquí presentado, por supuesto, no

es una explicación profunda de los distintos grupos de cazadores-recolectores marinos, que ya han sido bien estudiados. Pero se trata, en este caso, de las primeras impresiones, que son las que pueden indicar el no-ver del primer encuentro. Los visitados conservaron por mucho más tiempo su cultura, hábitos y libertad, a diferencia de la mayoría de los pueblos agrícola-ganaderos de tierra firme, precisamente por ser menos útiles a los españoles que los grupos más similares a ellos.

*“El credo en la boca y las manos al remedio”: el mar tempestuoso y el peligro de muerte*

Si hay ocasiones en que en estos cuatro relatos sabemos de las cosas de la navegación es cuando el mar y el viento se convierten en enemigos que azotan, y se está en riesgo de naufragar. La vida de muchos depende de aquellas pocas tablas y sus velas.

Las informaciones acerca del mar se restringen en los relatos, excepto el de Goicueta, a indicar singladuras e itinerarios. Hay pocas expresiones, como que de una bahía “sale muy gran corriente con gran orgullo de mar”, la falta de viento para poder surgir en alguna isla, o tener el viento contrario para este mismo fin. También, “corrientes grandes adonde nos llevaron las aguas muy recio por la tierra”, o las ocasiones en que no se halló fondo. Los informes, en este aspecto, van aumentando desde lo telegráfico de Gallegos, hacia lo muy expresivo de las emociones que es Goicueta. Él es el único que describe las tormentas que probablemente a todos azotaron en los meses de viaje. Quizá esta dedicación a recrear las tempestades se deba a que no era hombre de mar (se puede sospechar por haber sido escribano o habérsele dado el papel de tal), o quizá para justificar el no haber podido cumplir el objetivo de dar con la boca oriental del Estrecho. Por ejemplo, de la tormenta lanzó a Ulloa hasta los 55° nada sabemos, Hernán Gallegos no vio necesario decir algo de ella.

Las descripciones de Goicueta no sorprenderían a ninguno que navegase a vela en una pequeña embarcación por aquellos mares y golfos, pero los demás lo omiten. La vida pendía de velas y cables: “este dicho día en la tarde nos cargó tanto tiempo que hizo quedar con sólo los papahígos de los trinquetes”, es decir, navegar con solo una de las velas mayores. Y así les anocheció, “y el tiempo fue tan bravo que pensamos perecer del combate de grandes mares y recio viento con el papahígo del trinquete como he dicho bajo, y siempre dos hombres al timón, el uno arriba y el otro abajo, con altas voces encomendando la vía [el camino] a ratos con lumbre a veces sin ella, cual nos mataba el agua y el viento”.

La escena del inminente naufragio se repite en Goicueta: el océano inmenso, ajeno a las angustias de los hombres y desprotegido por Dios, que solo puede

generar horror. No deja, eso sí, de explicar los recursos con los que se contaba, y cómo se iban agotando a pesar de la lucha, porque lo que se describe es una guerra contra la adversidad. Largos temporales aun en diciembre, en que hubo 19 días “con tempestades de agua y viento que causaban refriegas infernales que no nos dejaba reposar ni dormir de día ni de noche haciendo guarda a los cables [cuerda muy gruesa para asegurar el barco] y guindalezas [cabo grueso y redondo de 100 brazas de largo], los cuales dimos vuelta al mástil mayor temiendo se nos rompiera”. En otra ocasión, en medio de grandes “refriegas” solo quedaron “sobre una guindaleza y el cable por proís [cualquier objeto que se use para amarrar una embarcación], el cual se nos largó con las recias refriegas, y así quedábamos sobre sola la guindaleza, la cual levemente se rompiera si no tuviéramos aviso de cogerla y alargarla poco a poco, cuando la furia del viento venía. Con el cual trabajo estuvimos hasta la noche, que acabamos de amarrarnos con todos los cabos que tenía el navío sin dejar trizas [cuerda] ni otros aparejos de él, y así estuvimos con las dichas refriegas esta noche y el siguiente día”. Se perdían anclas y rompían cables y guindalezas, al punto que “para amarrarnos ya no nos quedaba cosa de quien confiásemos”.

En otra ocasión, queriendo tomar un puerto, no pudieron por impedirlo “las refriegas de viento, con las cuales anduvimos más de cuatro horas en medio de esta abra, izando y amainando y mura desamura, ya yendo a una parte y a otra, ya a popa vía, ya por la proa, ya en calma, ya arribando, dando carreras a una banda y a otra con diversas refriegas insufribles, entre las cuales refriegas nos rompió una el papahígo del trinquete con tanta velocidad y en pedazos tan menudos que todos quedamos santiguándonos de tal furia de viento. Y así quedando el mar al través embargamos una velilla de correr, la cual sola nos había quedado sana. Con la cual dicha velilla andábamos tan perdidos como primero, y tan perdidos que no había hombre que ánimo ni fuerzas para el trabajo, de puros ya molidos tuviese, especial estando ateridos del viento frío y aguaceros continuos que tenían bien remojados, con más ayuntamiento de debilitación de no haber comido dos días de almadiamiento [mareo], que no quedó hombre que no se almadiase, no sé que tales estaríamos para remediarnos en verdad más dispuestos para dejarnos morir que para procurar la vida”.

La lucha se prolongaba por días: “Digo en verdad que no había hombre que no quisiese más morir que vivir con tanto trabajo [...] que no había hombre que tuviese cosa junta que se mudar, saltando cada credo a lo que era menester, y tantas veces que ya los mandadores no osaban mandar de pura lástima. Con todo lo cual no faltaban casos donde saltaban presto, así los mandadores como los mandados, donde todos se ocupaban y más, si más hubiera o aun no nos podíamos valer”.

Estas eran las “soluciones técnicas” para combatir los naufragios<sup>62</sup>, siempre aparejadas con pedir el amparo de fuerzas sobrenaturales. En los inminentes naufragios, tanto en el rezo como en el trabajo confluye lo individual y lo colectivo, porque no es posible salvarse por sí solo. Como dice el refrán, “Quien anda por la mar, aprende a rezar”, porque las “refriegas infernales [...] nos hacían ser santiguadores y aun decir el Miserere”. En este barco de Goicueta iba un sacerdote, y es posible que alguna imagen u otros elementos sagrados, que podrían ser considerados medios de conjuración. Si ellos ya no tenían efecto, se confiaba en los recursos de lo sobrenatural, apelando a Dios y a la Virgen<sup>63</sup>.

Cuando se acababa lo humano, aun quedaba lo divino:

“[...] visto cargaba el tiempo de norte, echamos otra áncora, más la cual fue bien menester porque venida la noche venteó tan recio que [...] nos rompió un cable por la tercia parte, en quien después de Dios confiábamos, cual visto por todos viendo inminente el peligro a la muerte, algunos con voz alta pedían a Dios misericordia y perdón de sus pecados en tal manera que no nos entendíamos unos de otros con tales voces y ruido del viento que hacía, donde el capitán con voz alta dijo, hermanos, encomendémonos a Dios y recibamos la muerte con paciencia en pago de nuestros pecados, que Dios nos hizo, nos puede deshacer, haga él lo que fuere servido de nosotros, encomendémonos a él callando porque nos entendamos, el credo en la boca y las manos al remedio, cual con los más listos marineros procuramos con las amarras que había lo mejor que pudimos, y así estuvimos toda la noche diciendo las letanías y otras oraciones”.

En otra tormenta “unos andaban reconciliándose con otros pidiendo perdón de sus enojos, otros hincados de rodillas confesándose a sólo Dios sus pecados [...] otros diciendo icemos hermanos este trinquete, no demos en ellos por si pudiéremos escapar con vida de aquí al día [...] y así con el credo en la boca izaron el trinquete lo más presto que pudieron, el cual, aunque se nos hizo pedazos, fue Dios servido saliésemos de los dichos bajos”. Por último, “Y así padeciendo encomendándonos a Dios hicimos un romero, como se suele hacer según costumbres en tiempo de necesidad, por cuya devoción ayunando hicimos especial oración”. Oraciones, ayunos y romerías. Después de ello, se pasaba al agradecer: “[...] con las dichas refriegas se nos rompió otro cable que nos quedaba, donde sin cesar dábamos gracias a Dios viendo nuestra perdición, que no

<sup>62</sup> Pablo Pérez-Mallaina, *El hombre frente al mar. Naufragios en la carrera de Indias*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1997 [1996], 22.

<sup>63</sup> Bibliothèque Nationale de France, *Album. La mer. Terreur et fascination*, Paris, 2004, 27.

teníamos ya con qué amarrarnos...”. El apaciguarse una tormenta siempre fue visto como una acción divina, expresado en, por ejemplo, que “fue Dios servido a los diecinueve días darnos un día de bonanza con sur claro y sol”, o en: “Y así nos salimos dando gracias a Dios, con tal tiempo que por milagro más que por natural le tuvimos”. Se agradecía el fin de la tormenta y también el poder tomar tierra, porque, en una ocasión, “bien mirando en devoción y caras debilitadas parecían más frailes en Semana Santa que marineros en puerto”. Habiendo podido ver tierra en donde salvarse, dice “por todo lo cual dábamos muchas gracias a Dios y a su bendita madre nuestra señora, en quien confiábamos. Y así queriendo tomar tierra, unas refriegas de poco viento nos lo desviaban tanto que ya no hacíamos más que lo que Dios quería hiciese el viento de nosotros”. Ya en resguardo, lo que seguía a agradecer era reparar, remendando velas, buscando las “aguas que habíamos tenido anegándonos”.

Hacia el Estrecho el viaje podía ser infernal, aun si se navegaba por los canales interiores, más protegidos que en la costa del Pacífico. Los informes de las navegaciones hechas desde Chiloé al sur son más parecidas a las de Ulloa, Vivar y Ladrillero que al de Goicueta. La lucha titánica que narra y el sentimiento de desolación son más propios de las experiencias marítimas del romanticismo. Eso sí, tiene la gracia y picardía renacentista.

#### CONCLUSIONES

Las cuatro relaciones conforman una fuente de información riquísima para comprender la primera etapa del proceso en que “el estrecho de Magallanes” dejó de ser un área enorme para convertirse en un sector específico, y empezó a aparecer un mundo intermedio que comenzó a llamarse las “infinitas islas camino al Estrecho”.

La tierra vista no mereció ningún comentario, sino solo la identificación de los lugares que podían servir de puertos. Nada se dice de su fisonomía y de sus posibilidades. También las gentes fueron despreciadas, porque en nada fueron valoradas y no merecieron ni siquiera una frase de asombro. Pero difícilmente pudiese haber sido de otra manera, dada la rusticidad de unas gentes vistas en la Edad de Piedra. El mar y el viento eran destructivos en esas latitudes. Por ello, por la imposibilidad de querer conocer, esas costas y el mismo Estrecho, quedaron cerrados para nuevas navegaciones, por no tener nada que ofrecer, y las gentes, exentas de todo interés en ser evangelizadas o trasladadas para servir de ellas.

Sin excepción, los estudios acerca de la conquista española a otros pueblos y tierras, omiten, por desconocimiento, a este islario y a sus gentes. Tal como los límites geográficos de la conquista, la bibliografía producida por diferentes disciplinas sobre los siglos XVI, XVII, y XVIII considera como lo máximo de lo salvaje a las sociedades cazadoras-recolectoras del corazón del continente e ignoran por completo a esta área americana por ser islas y por ser pobres.

## BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, Ricardo, "Reflexiones en torno a las identidades de las poblaciones canoeras situadas entre los 44° y 48° de latitud sur, denominadas "chonos", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, Vol. 30, 2002, páginas 79-86.
- Amunátegui, Miguel Luis, *La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina*, Tomo I, Imprenta Nacional, Santiago, 1879.
- Barros, José Manuel, "Expedición al estrecho de Magallanes en 1553: Gerónimo de Vivar y Hernando Gallego", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Vol. 12, 1981, páginas 31-40.
- Barros, José Miguel, *Palena. Un río, un arbitraje*, Editorial Santillana, Santiago, 1984.
- Bibar, Gerónimo de, *Crónica y relación copiosa y verdadera del reyno de Chile*, Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, Santiago, 1966, edición de Irving A. Leonard.
- 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.
- Bibliothèque nationale de France, *Album. La mer. Terreur et fascination*, Paris, 2004.
- Cooper, John, "The patagonian and pampean hunters", en Steward, Julian (editor), *Handbook of south american indians*, Washington, 1946, Vol. I.
- Channing, Carmen, "El naufragio de la HMS Wager (1741): sus fuentes, ediciones y valor histórico", *Historia 396*, Vol. 8(1), 2018, páginas 31-58.
- Day, David, *Conquista. Una nueva historia del mundo moderno*, Editorial Crítica, Barcelona, 2006 [2005].
- Fernández de Navarrete, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Imprenta Real, Madrid, 1825-1837.
- Gay, Claudio, *Historia Física y Política de Chile*, Documentos, Tomo I, 1846.
- Gay, Claudio, *Historia Física y Política de Chile. Documentos sobre la Historia, la Estadística, la Geografía*, Tomo II, Imprenta de E. Thunot, Paris, 1852.
- Góngora y Marmolejo, Alonso, *Historia de todas las cosas que han acaecido en el Reino de Chile y de los que lo han gobernado*, Estudio, edición y notas de Miguel Donoso Rodríguez, Editorial Universitaria, Colección Letras del Reino de Chile, Santiago, 2015.
- Greensblatt, Stephen, *Maravillosas posesiones. El asombro ante el Nuevo Mundo*, Marbot Ediciones, Barcelona, 2008 [1991].
- Guerrero Vergara, Ramón, *Los descubridores del estrecho de Magallanes y sus primeros exploradores*, Imprenta Nacional, Santiago, 1880.
- Guerrero Vergara, Ramón, "Relación del viaje al estrecho de Magallanes, escrita por Juan Ladrillero", *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, Año VI, Imprenta Nacional, Santiago, 1880, páginas 456-519.

- Hanisch, Walter, *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas de Santiago, Santiago, 1982.
- Harley, J.B., *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, Fondo de Cultura Económica, México, 2005 [2001].
- Hermosilla, Nuriluz y José Ramírez, "Reconstrucción autorizada de la expedición de Juan de Ladrillero a la Patagonia Occidental: 1557-1599", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Vol. 13, 1982, páginas 59-71.
- Herrera y Tordesillas, Antonio de, *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano que llaman Indias Occidentales*, Madrid, 1601.
- Keller, Carlos, "Notas sobre la crónica de Jerónimo de Vivar", *Mapocho*, N<sup>os</sup> 18, 19, 20 y 21, 1969 y 1970.
- Korte, Werner, "Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte y otras tres relaciones", *Revista del Archivo Nacional*, (Costa Rica), Vol. 77(1-12), 2013, páginas 123-140.
- López de Velasco, Juan, *Geografía Universal de las Indias. Recopilada por el cosmógrafo-cronista Juan López de Velasco desde el año de 1571 al de 1574*, publicada por Justo Zaragoza, Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid, Establecimiento Tipográfico de Fortanet, Madrid, 1894.
- Mariño de Lovera, Pedro, *Crónica del Reino de Chile (1575)*, Biblioteca de Autores Españoles, Tomo CXXXI, Madrid, 1960.
- Martinic, Mateo, *Historia de la Región Magallánica*, Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 2006 [1992], Tomo I.
- Martinic, Mateo, *De la Trapananda al Áysen*, Editorial Pehuén, Santiago, 2005.
- Medina, José Toribio, *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile*, Primera Serie, Tomo VIII, Imprenta Ercilla, Santiago, 1888-1896.
- Morla Vicuña, Carlos, *Estudio histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego*, F. A., Brockhaus, Leipzig, 1903.
- Navarro García, Luis, *Francisco de Ulloa. Explorador de California y Chile austral*, Biografías Extremeñas, Diputación Provincial de Badajoz, Badajoz, 1994.
- Orellana, Mario, *La crónica de Gerónimo de Bibar y la conquista de Chile*, Editorial Universitaria, Santiago, 1988.
- Oyarzún, Javier, *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego*, Agencia Española de Cooperación Internacional, Ediciones de Cultura Hispánica. Historia, Madrid, 1999.
- Pastells, Pablo, *El descubrimiento del estrecho de Magallanes*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1920.
- Penhos, Marta, *Ver, conocer, dominar. Imágenes de Sudamérica a fines del siglo XVIII*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 2005.
- Penhos, Marta, *Paisaje con figuras. La invención de Tierra del Fuego a bordo del Beagle (1826-1836)*, Ampersad, Buenos Aires, 2018.
- Pérez-Mallaína, Pablo, *El hombre frente al mar. Naufragios en la carrera de Indias*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1997 [1996].
- Quiroz, Daniel y Olivares, Juan Carlos, "Nómades canoeros de la Patagonia septentrional Insular: el mundo de don Pedro del Agua", en Silva, Osvaldo, Eduardo Medina y Eduardo Téllez (editores), *Encuentro de etnohistoriadores*, Serie Nuevo Mundo. Cinco Siglos, Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile, Santiago, 1988, páginas 10-33.
- Rosales, Diego de, *Historia General del reino de Chile. Flandes Indiano*, Imprenta del Mercurio, Valparaíso, 1877 [1674], Tomo I.

MARÍA XIMENA URBINA

- Sagredo Rafael, "Entre el Mar del Sur y el Pacífico en el siglo XVI", *Actas del Congreso Internacional V Centenario de la primera vuelta al mundo*, Ministerio de Defensa, 2019, páginas 37-47.
- Seed, Patricia, *Ceremonies of Possession in europe's conquest of the New York, 1492-1640*, Cambridge University Press, 2010 [1995].
- Todorov, Tzvetan, *La conquista de América. El problema del otro*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 2003 [1982].
- Urbina, Ximena, "Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el período colonial", *Magallania*, Vol. 41, N° 2, 2013, páginas 51-84.
- Urbina, Ximena, *Fuentes para la Historia de la Patagonia Occidental en el período colonial. Primera parte: siglos XVI y XVII*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso, 2014.
- Urbina, Ximena, "La expedición hidrográfica inglesa de Phillip Parker King en el extremo austral americano, 1826-1830: el memorial dejado en la isla Skyring, conservado en el Museo Martin Gusinde", en: *Rastros en el agua. Exploradores, embarcaciones y materialidades*, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Colección Bajo la Lupa, Santiago, 2019.
- Valdivia, Pedro de, *Cartas de relación de la conquista de Chile*, Edición de Mario Ferreccio Podestá, Editorial Universitaria, Santiago, 1986.
- Vázquez de Acuña, Isidoro, *Historia Naval del Reino de Chile, 1520-1826*, Compañía Sudamericana de Vapores de Valparaíso, 2004.

## NOTAS BIBLIOGRÁFICAS



Stefan Zweig, *Hernando de Magallanes. Historia de la primera vuelta al mundo*. Traducción y notas de Pablo Huneeus. Editora Documenta Ltda., Santiago, 3ª edición, Talleres de Salesianos Impresores, Santiago, 2018. 332 páginas.

En 1938, con el título original *Magellan, Der Mann und seine Tat*, Herbert Reichner Verlag, se publica en Viena este libro del notable filósofo, historiador y escritor austríaco Stefan Zweig (1881-1942). La obra viene a sumarse a muchas otras sobre personajes y acciones que han marcado hechos fundamentales de la humanidad, fijando en todas aquellos criterios de conocimientos y análisis que las han constituido en obras perdurables de la literatura biográfica publicadas en el siglo pasado.

Desde los inicios del siglo XX, y por casi cuarenta años, Stefan Zweig publicó más de cien libros, de varios géneros literarios, comenzando por la poesía, los que fueron traducidos a cincuenta idiomas, todos con gran acogida, marcada ya por los *Momentos estelares de la humanidad* (1927) y por dos decenas de biografías, tales como las de *Balzac* (1920); *Romain Rolland* (1921); *Fouche, el genio tenebroso* (1929); *María Antonieta* (1932); *Erasmo de Rotterdam* (1934); *María Estuardo* (1935); *Castellio contra Calvino* (1936) y *Américo Vesputio* (1942), lo que convirtió a Zweig en uno de los autores de mayor reputación, y transformándolo en uno de los intelectuales más importantes de mediados del siglo XX.

Dentro de esta significación se encuentra la biografía del célebre *Hernando de Magallanes*, hoy revivido en esta reciente reedición chilena, dándose, así, en el aniversario de estos quinientos años de la primera circunnavegación del mundo, una renovada importancia a “la gesta más maravillosa de la historia”, como la apreció el autor austríaco.

Al inicio del texto, Zweig fija el propósito de su obra: “En el principio Dios creó la sal y la pimienta. Desde que los romanos, en sus viajes y campañas, empezaron a degustar los condimentos estimulantes, calmantes o embriagado-

res de Oriente, la civilización occidental, tanto en la cocina como en el salón, no sabe ya prescindir de las especias...” (pág. 9). Al respecto, se explicita por el autor que la expedición de Magallanes, en lo económico iba derechamente, por otra vía, a las islas de las especias para así controlar su comercio.

Y al concluir su introducción, como resumiendo el objetivo del viaje de Magallanes y lo que ocurriría al final de los tres sufridos años que duró la travesía, Zweig consigna: “Un solo deseo quedaba por cumplir, el último, el más osado y costoso: dar la vuelta a toda la Tierra, y en este único viaje medir y probar con toda evidencia la forma redonda de nuestro planeta, contra los vaticinios de cosmólogos y teólogos del pasado. Y esta será la idea y destino de un marino portugués llamado Fernao de Magalhaes, conocido hoy como Magallanes” (pág. 40).

En esta obra del célebre autor austríaco y después británico, al igual que en muchas otras, se van manifestando, unidos, sus notables conocimientos, la investigación documentada en los archivos y la lucidez para evocar el pasado. Reunidas todas estas condiciones a la luz de las actitudes de los hombres de esos tiempos, cuyas grandezas y mezquindades; actitudes y circunstancias, positivas y negativas hacen de argamasa para lo que serán los resultados de la empresa de Magallanes y sus hombres.

Tal es así, que el soberano al cual pertenecía, el rey Manuel I de Portugal (1469-1521) no quiso ver, en el relativamente joven proponente, de 35 años, ni la tarea ni el hombre; tal vez porque, como registra Zweig, el súbdito actuó ante la autoridad “sin diplomacia y flexibilidad” (pág. 72) por lo cual, así como en la corte lusitana para Magallanes “todo era aspereza a su alrededor” (pág. 72), la respuesta fue negativa. Y al solicitar el futuro descubridor la autorización para dejar Portugal y buscar otros apoyos, sostiene el autor que el soberano no tuvo inconvenientes en aceptarlo. “Con frialdad ofensiva... que a él le daba lo mismo y que puede irse a trabajar donde le plazca” (pág. 76).

Repitiéndose, así, el mismo error del rey Juan II de Portugal frente al navegante Cristóbal Colón (1451-1506). No es que se repita un hecho; lo que se repite es la actitud errónea del hombre.

Como lo cita Stefan Zweig: “El plan secreto de Magallanes”, consistente en llegar a las opulentas islas de las especias, no como los portugueses hacia el Oriente, por encima de África, sino por occidente y bordeando América, y la audacia convincente del marino sí encontraron apoyo en el rey Carlos I de España y V de Alemania.

Para reunirse con el soberano, Magallanes había llegado a Sevilla el 20 de octubre de 1517. Obtuvo audiencia para ser recibido por el Emperador previa escucha de Juan de Aranda, factor directo de la Casa de Contratación, quien habría apreciado la importancia económica del plan y encontrado, a la vez, apoyo en el influyente cardenal De Fonseca, hombre clave en el Consejo de la Corona.

Descrito con detalle por el autor está el pronto apoyo de Carlos V y así, en uno de los momentos “estelares” de la historia, el 22 de marzo de 1518 se firma, por el rey español, por Hernando de Magallanes y por su permanente amigo, el geógrafo Ruy Faleiro, una Capitulación o compromiso, donde se declara que los dos expedicionarios y descubridores “están dispuestos a prestar a Nos un gran servicio dentro de los límites que a Nos pertenecen en la parte del Océano que a Nos fue adjudicado” y por el Rey se concede en el Pacto ‘derecho preferente y exclusivo’... para los fines del descubrimiento de aquella parte del océano” (pág. 111). Otorgándole, también, el título de Adelantado o Gobernador, Capitán General de lo por descubrir, y un conjunto de beneficios y condiciones que recibirían él, sus cercanos y familiares.

Conocido es que la expedición zarpó desde Sevilla el 10 de agosto de 1519, y que se contó con cinco Naos o Carracas: a) la Victoria, de 85 toneladas, capitaneada por Luis de Mendoza y que contaba con 45 tripulantes; b) la “Trinidad”, de 110 toneladas, capitaneada

por Hernando de Magallanes, quien además era el Capitán General de la Armada formada para el descubrimiento, y que contaba con 62 hombres; c) la “Concepción”, de 90 toneladas, capitaneada por Gaspar de Quesada, con 44 tripulantes; d) la “San Antonio”, de 120 toneladas al mando de Juan de Cartagena, con 57 tripulantes; y e) la “Santiago”, de 75 toneladas, capitaneada por Juan Serrano y con 31 hombres.

Sobre el curso, avances y dificultades, así como las rebeliones sufridas, correspondientes a los finalmente 1.068 días de la expedición, Zweig, siempre prolijo, desarrolla un amplísimo relato.

La titulación y ordenación que el autor hizo de todo el libro corresponde a sus condiciones que dio al contenido del mismo. Algunos son muy notables: por ejemplo los números V, “Una voluntad contra mil obstáculos”; VII, “Buscando en vano”; X, “Magallanes descubre el Reino Feliz”; y XIII, “Los muertos nunca tienen razón”.

Pero el título que presenta una exacta coincidencia con su contenido y significación parece ser el número XI, “El triunfo y la muerte”. En efecto, cuando todo aparecía logrado y el regreso se acercaba, una circunstancia de escasa significación, asumida por el propio Magallanes como necesaria de atender militarmente, ocurrida en Cebú, le costó la vida el 26 de abril de 1521. Quedando obviamente impedido de concluir la expedición. El mando de cuyo regreso debió asumirse por el jefe marino español Juan Sebastián Elcano (1476-1526).

La llegada de este se produjo el 8 de septiembre de 1522. Stefan Zweig describe todo lo que, además de su muerte, afectaron los nefandos resultados para Hernando de Magallanes y su expedición descubridora.

De las cinco naos o carracas, solo regresó una, la “Victoria”, que pudo cerrar el viaje. De las otras cuatro, una, la “Trinidad”, fue capturada; otra, la “Concepción”, carente de tripulantes, fue quemada; una tercera, la “San Antonio”, desertó antes de descubrirse el Estrecho y la última, la “Santiago”, naufragó.

Aún más, del total de los 247 tripulantes, solo regresaron 17, en términos actuales algo menos del 7%; mientras que hubo 142 muertos, el 57,5%, más de la mitad, incluyéndose el capitán general; y 58, el 23,5% desertaron.

Con detalle y percepción de sus significados, el autor de la obra en comento describe las penurias que afectaron la memoria de Hernando de Magallanes. El olvido, que afecta siempre a los grandes; la imposibilidad de cumplirse las obligaciones en su favor que contenía la Capitulación con el Rey Carlos V, debido a que toda su familia, por lo demás escasa, ya había fallecido; tampoco se entregaron las limosnas ofrecidas y ni siquiera se cumplió su entierro en la Catedral de Sevilla, por haberse perdido sus restos.

Su propio mérito fue discutido y se sufrió la desaparición de muchos archivos o testimonios. Solo las bitácoras y anotaciones del geógrafo italiano Antonio Pigafetta (1480-1534) permitieron registrar parte de la información acerca del viaje, de sus conocimientos y vicisitudes.

Además, aun cuando el descubrimiento del Estrecho que, por cuatrocientos años permitió realizar, con todas sus consecuencias, la navegación solo por esa vía, hasta la construcción del Canal de Panamá, en 1914; la certeza de la redondez de la Tierra y tantos otros conocimientos, la significación histórica de la gran empresa de descubrimiento se le ha discutido a Hernando de Magallanes, en beneficio de Juan Sebastián Elcano, quien completó el trayecto proyectado.

Así, por ejemplo, aún en estos días en el País Vasco, región autónoma de España, destacando la figura de Juan Sebastián Elcano, nacido en Getaria, la Fundación Elcano prepara estudios de investigación para crear nuevos conocimientos de una historia que se señala como poco conocida. En particular se estima allí que “la vuelta al mundo” no le correspondería a Magallanes sino a Elcano. Surgiendo, sobre el punto, dos grupos: “magallanistas” y “elcanistas”.

En otro sentido, una polémica ha surgido en Chile, con ocasión muy cercana en el tiem-

po, por la presentación en la Cámara de Diputados de un proyecto para que se varíe la fecha del descubrimiento de Chile, hasta hoy fijada el 4 de junio de 1536, con la presencia de Diego de Almagro en el “Valle de Aconcagua” y establecer, en su reemplazo, el 21 de octubre de 1520, marcado este por el descubrimiento del Estrecho, por Hernando de Magallanes. Dos historiadores, integrantes de la Academia Chilena de la Historia, han opinado públicamente al efecto. Uno, Rodolfo Urbina, quien declara ser partidario de la medida, pues rompe con el criterio tradicional de ver los descubrimientos de norte a sur; y otro, Isidoro Vázquez de Acuña, opinando que un cambio podría ser factible, “aunque se podrían celebrar ambas fechas”.

Pero cualquiera puedan ser las iniciativas que se consideren, en estos 500 años del descubrimiento del Estrecho, corresponde recordar dos frases de Stefan Zweig, que pese a ser escritas hace 82 años mantienen actualidad: “...en la historia nunca la utilidad práctica determina el valor moral de una conquista” (pág. 331); y “La proeza de Magallanes demostró para todos los tiempos que una idea impulsada por el genio y energizada por la pasión es más poderosa que todos los elementos de la naturaleza” (pág. 332).

Sergio Carrasco Delgado  
Universidad de Concepción

Diego Hurtado, *Las palabras no se las lleva el viento. Lenguajes políticos y democracia durante el gobierno de la Unidad Popular (1970-1973)*, Santiago, Centro de Estudios Bicentenario, 2019. 430 páginas.

Para este cincuentenario de la Unidad Popular y del desarrollo de la crisis nacional de la década de 1970, no ha existido la oleada de publicaciones que acompañó el cuadragésimo aniversario del golpe de 1973. No ha sido solo la pandemia, ni ha significado que el tema

pierda interés en el mundo historiográfico e intelectual –ni menos en el más amplio de la cultura–, sino porque existe una corriente calma pero ininterrumpida de estudios y pronunciamientos, ya sea meditados o puramente retóricos, pero tendrán la misma presencia que la referencia al franquismo y la guerra civil lo ha tenido en España desde hace 45 años, en algunos sentidos mientras más transcurre el tiempo deviene más exacerbado. El peligro de estas olas u “ondas” es aquel del conformismo y la letargia: la tendencia a refugiarse en lo que legitime en el momento, en vez de auscultar en las capas profundas de la existencia histórica, experimentando frase a frase, idea a idea, lo que desvela una lógica (o ilógica) del suceder.

Es refrescante entonces encontrarse con una obra donde el autor se juega por la originalidad, aun respondiendo a las preguntas de cualquier contemporáneo y a las inquietudes del debate contemporáneo. Se trata de una tesis de magister bastante ampliada, en realidad al final más completa en preguntas e investigación que no pocas tesis de doctorado, donde explica la crisis nacional en la fase de la Unidad Popular, por medio del concepto de democracia. Es decir, que los actores fundamentales sostenían diversas concepciones de lo que constituía un orden democrático, lo que al caer en confrontación radical, creó un foso de proporciones al final insalvable entre ellos. Además de una revisión exhaustiva de la literatura, y en especial la de estos últimos años, el autor se basa en fuentes algunas nuevas, pero en general muy citadas; lo caracteriza sin embargo el poder extraer observaciones originales donde reluce una amplia cultura conceptual y en historia de las ideas, todo ello para alcanzar una lectura de ellas bastante más profunda y creativa de lo que es usual encontrar en tanta producción académica sobre estos temas. Una prueba más desde el origen de la historiografía, que no solo valen las nuevas fuentes, sino que tanto o más valiosa es la lectura renovada de las mismas que ya se han trabajado.

El análisis se desarrolla entre dos actores como telón de fondo, Gobierno y oposición; el escenario más concreto el autor lo articula entre tres de ellos, la izquierda congregada en torno a la Unidad Popular y El MIR (y unos pocos semejantes a este); la Democracia Cristiana; y la derecha (principalmente Partido Nacional y en menor medida Patria y Libertad y otros). Los militares están fuera de su radar; esto hubiera sido interesante porque, a mi juicio, permitiría entender que la división que han efectuado muchos estudios y en la polémica entre “constitucionalistas” y “golpistas” no tenía asidero en la cultura institucional de los uniformados; y todo esto es muy relevante al pensar qué es una democracia. Y es el tema fundamental del libro, y por cierto como lo indica el título, el vínculo entre la palabra y la acción, una comunicación repleta de vericuetos y dobleces, y sin embargo con la capacidad de arrastrar a los actores más allá de lo que percibían y en algunos casos de lo que hubiesen deseado.

La atomización del uso de la palabra “democracia” en el Chile de la época afectaba su capacidad de inspirar en la misma medida verdad, autenticidad, realidad, amplitud, efectividad, o plenitud a los dos participantes del régimen democrático con mayor poder representativo en esta trama: el Gobierno de la Unidad Popular y la oposición formada principalmente por la Democracia Cristiana y el Partido Nacional. De ambos campos de acción brotaban interpretaciones de la democracia más o menos vinculantes para todo el espacio lingüístico que representaba. Mientras la Unidad Popular se refería favorablemente a la democracia cuando esta era “socialista”, “popular”, o “del pueblo” –y se transformaba, según esta visión, en una democracia “de hecho”–, la oposición “jurídica” defendía el tipo de democracia que consideraba bajo ataque: la democracia “representativa” o “social”, o en versiones más exageradas, la democracia “absoluta”. La Unidad Popular se refería al régimen democrático representativo en tono insultante y despectivo como democracia “burguesa” o

“formalidad legal”, y también hacía usos que traspasaban el principio de no contradicción como el de “dictadura democrática” (p. 369).

Se trata de una forma de escribir historia que destaca la conceptualización como un lenguaje capaz de superar, por un instante, al lector de la consonancia emocional y polémica que se produce cuando se emplea como definición a las palabras del momento, aquellas según el título, “no se las lleva el viento”, porque conllevan una fuerza correntosa que arrastra hasta los mismos articuladores.

El libro se articula convincentemente en capítulos que corresponden a hechos muy discutidos en ese entonces, ahora analizados desde un ángulo muy específico y con una sensibilidad inimitable. El punto de fuga sistemático es el concepto y sensibilidad de lo que constituye una democracia en los principales actores. “Desde una perspectiva epistemológica, es meridianamente claro que lo que se dio entre 1970 y 1972 fue una divergencia abismal en las herramientas con que se construía y los usos que se había dado a la palabra ‘democracia’” (p. 57). Primero, la campaña de 1970, ya prefigurada en 1964 (decimos nosotros), de alternativas muy diferentes y altamente polarizada, y el resultado de ello, tres tercios. En realidad, hay que añadir, fue la única vez donde se delineó en los hechos electorales una división tripartita aunque quizás bien representativa de persuasiones políticas. Un segundo capítulo va a otro tema significativo, el Estatuto de Garantías de octubre de 1970, negociado entre la Democracia Cristiana y la Unidad Popular; para el autor, este era una contradicción para Allende, ya que su contenido contradecía su discurso, programa y quizás, añade, las razones por las que fue elegido. La ironía es que, aunque la derecha había sido ignorada para esta negociación (y estaba clausurada en sí misma añadimos), el Estatuto sería el punto de referencia de su articulación con la Democracia Cristiana para confrontar al Gobierno de Allende.

Como se decía, existe un análisis en profundidad sobre las diversas fuerzas que componían

a la Unidad Popular (y el MIR) por una parte, por la otra la Democracia Cristiana y la derecha. Falta quizás un cuadro social de ambos grupos (que no, por cierto, simple división entre proletariado y burguesía), puesto que para la política chilena de entonces, sobre todo en la izquierda, la perspectiva política alcanzaba sino a toda la sociedad, a una vasta sección de las misma; en los tres años de la Unidad Popular ello no hizo sino profundizarse. Y un capítulo que los comprende a todos, donde la principal referencia en torno a la cual se piensa a la democracia es la llamada Reforma de las Tres Áreas (social, mixta, privada), uno de los nudos más decisivos de toda la polémica y el enfrentamiento. Al sistema de resquicios y ocupaciones de hechos que desplegó la política de la Unidad Popular, no toda surgida de La Moneda, le respondió la oposición, aunque elaborada a solas por la Democracia Cristiana, una reforma constitucional que las fijaba de antemano, y que a partir de una fecha (14 de octubre de 1971) se debía devolver toda empresa expropiada por métodos considerados no legales. De ahí en adelante, solo podría haberlas por medio de una ley. Para el 11 de septiembre todavía este asunto no se dirimía y el presunto plebiscito que se anunciaría el día 11 trataría sobre ese asunto. La discusión, como en muchos casos, tocaba el fundamento del orden económico social; unió a todos los sectores de la Democracia Cristiana, lo que demostraba –me parece– que más allá de la idea de un “socialismo comunitario” ese sector tenía una clara noción de que no había ni democracia ni libertad si es que una parte considerable de la economía debía permanecer en actores privados. Un texto que va al fondo del problema y que también refleja el estilo meditativo del autor trata de este asunto.

En el fondo, se había configurado una tensión entre un constitucionalismo consuetudinario y un constitucionalismo escrito o, en dualidad famosa, entre el espíritu y la letra de la ley, aunque hay que reiterar que ninguno de estos encasillamientos es puro. En ambas

parejas, era el segundo elemento el que había predominado en la trayectoria constitucional del país y, cosa paradójica, la coalición promarxista era la que, parcialmente, le daría continuidad en la polarización de 1972 y 1973. Sin embargo, al Gobierno de la Unidad Popular, tal vez por un complejo de desigualdad, le faltaba voluntad política –una manera de relacionarse con el poder– para ver lo constitucional y lo jurídico en conformidad con sus opositores. Este comportamiento calzaba con la visión marxista que resaltaba los fallos intrínsecos de la democracia como forma de gobierno, presa según esta visión de legalidades que adolecen de vacíos o contradicciones (...) según el prisma marxista de las cosas había llegado el momento de la “contradicción de la Constitución consigo misma” y del agotamiento de la “capacidad de desarrollo interno” de la democracia. No se puede presumir que la estrategia ocupada por la Unidad Popular de requerir la opinión del Tribunal constitucional fuera un puro cálculo para seguir desnudando las falencias de la democracia vigente, pero era claro que sus miembros sabían que la no resolución del lío constitucional podía derivar en una escalada del conflicto con consecuencias graves y que habían integrado este raciocinio de ir por la cornisa de la violencia a sus conjeturas políticas, lo mismo que muchos de sus opositores que miraban a las armas y hablaban con los militares (p. 268).

Estas líneas nos ilustran acerca del estilo y del contenido de las reflexiones del autor, y su método extraído principalmente del pensamiento político y del empleo de un buen castellano. Lo mismo se puede ver en el estudio de la idea de democracia o más bien de procedimientos democráticos (o no democráticos) en diversos actores de la izquierda, pero también de la derecha. Lo mismo sobre Joan Garcés, por la confianza que en él depositó Allende y que se convirtió en el principal formulador de la estrategia concreta del Gobierno: la democracia como el movimiento hacia un régimen distinto que también se llamaría democracia,

aunque esta manera de decirlo es mía. Para un historiador de las ideas es sugerente el modo como afilia a Garcés con Marx, tras un concienzudo estudio del primero, pero también con conocimiento fundado del segundo: “Esta evolución sería algo coherente con la teoría marxista del Estado según la cual, cito al Marx que cita Garcés, ‘el choque entre la Constitución y el Poder Legislativo no es otra cosa que un conflicto de la Constitución consigo misma, una contradicción en el concepto de la Constitución’” (p. 193) Significa que lo democrático de la Constitución radicaría en abrirse al nuevo sistema socialista. Añado que ello está en línea con la pretensión tantas veces repetida por la izquierda chilena y sobre todo por el mismo Allende, de que lo democrático del sistema político chileno había sido producto de las luchas de la izquierda y solo ella podía llevarla a su consecución.

Hay una breve referencia a la posibilidad del anuncio de un plebiscito el 11 de septiembre, basado fundamentalmente en Garcés. Difiero de esta apreciación, que se empezó a propalar bastante después del golpe, no solo porque se habían agotado todos los plazos previstos en la Constitución, sino que a tenor de lo dicho por Garcés, sería un plebiscito para cambio de régimen, en suma un golpe blanco a lo Maduro, en la segunda década del XXI, que solo hubiese entregado más munición a los organizadores del levantamiento militar.

No solo la izquierda está bajo lupa; revelador es como se refleja en la vida cultural, en la Democracia Cristiana en sus diversas vertientes y en la derecha. Revela que, como dice al inicio del libro, que quiere que se sea “consciente de la facilidad con que el consenso en particular puede mutar en disenso en general y de lo difícil de que el disenso vuelva a los cauces del consenso en general”. La excelencia de esta monografía radica en que el lector aprende más que solo del tema y período tratado.

*Joaquín Fermandois*  
Academia Chilena de la Historia

Alberto Mayer Ueberrhein, *El Tratado de 1904. Cuando Bolivia no tuvo mejor opción*, Santiago de Chile, Legatum Editores, 2018. 258 páginas.

El texto que presentamos es fruto de una tesis de posgrado en la Universidad Adolfo Ibáñez, centrada en el examen de los actores políticos bolivianos y sus intereses en la encrucijada del Tratado de 1904. Denomino intereses no solo a sus expectativas privadas, sino también a su perspectiva pública sobre cómo conducir a Bolivia en medio de la posguerra y en la esperanza, nunca cumplida, de que se produjera una guerra chilena-argentina que les permitiera volver al litoral. Es un texto apoyado en una gran batería de textos periodísticos, folletos y libros de época que debate las interpretaciones recientes acerca de la firma del Tratado de 1904. Una diferencia, sustantiva, de este texto es que coloca su énfasis en los actores políticos y en cómo esos grupos reflejaban intereses y pugnas de poder regional al interior de Bolivia, asintiendo finalmente a su tesis que la ratificación del mismo fue producto del grupo paceño, que correspondía a más de la mitad del legislativo.

El libro parte con una discusión respecto de las tesis existentes y que renuevan las interpretaciones antiguas, tales como que Bolivia –se decía en algunas de ellas– había agradecido las concesiones chilenas como el ferrocarril o el almacenaje sin costo en Arica de las mercaderías. Mayer distingue además en Bello Codecido (1919) el factor argentino, en tanto y cuanto desecha la vía de la guerra para Bolivia. También otras hipótesis, esta vez bolivianas, que aseveraban que la firma se había conseguido por presión militar, por no haber antecedentes. Desde luego, el autor reconoce que trabajos de Correa, Garay, Vaca-Díez y Soliz (2007) permitieron anteriormente describir que el proceso de la firma del Tratado de 1904 no fue único, y tuvo la misma matriz que el Tratado de Petropolis.

Mayer se centra, de todas maneras en la tesis de Correa (2013), que sostiene que se cambió

mar por ferrocarriles, en una apuesta de modernización de Bolivia. La autora inscribe esto dentro de la ilusión del ferrocarril, pero también como producto de las necesidades económicas de integrar a Bolivia al circuito mundial. Finot (1994), autor boliviano, rechaza esa necesidad, pues sostiene que con más retraso se habrían financiado esas obras de comunicación sin renunciar al mar, aunque está claro que la tesis contrafáctica difícilmente puede ser considerada.

La tesis de Mayer conecta las anteriores de otro modo. Mayer considera como variable decisiva la clase política boliviana. Esta, que ha sido denunciada como una “tediosa legión de presentistas<sup>(1)</sup>” (p. 65), un caso de traición, en realidad tiene otras explicaciones más complejas y de más larga data pues considera que Bolivia era un estado sin nación, con multiplicidad de etnias, con una distribución demográfica desigual y con precarias vías de comunicación. Su perspectiva evalúa las condiciones que hacían de Bolivia un estado *fallido* en términos de desarrollo, incluso a nivel regional sudamericano.

Este cuadro, poco halagüeño, refleja las dificultades concretas de Bolivia para ejercer soberanía. Desde el punto de vista geográfico, Bolivia sigue un patrón que no parte en la costa sino en el interior, pues se construye desde Potosí, centro de la riqueza de la plata, alrededor de “cien leguas de tierra por cada parte” (cit. p. 69). Mayer hace énfasis en las dificultades de comunicación entre Chuquisaca y Potosí, que fueron indicativas de sus problemas republicanos. Aquí el transporte tuvo efectos sobre la rentabilidad económica y sobre la población. Cuando se independiza, en Bolivia hay solo dos carruajes en todo el país, no hay caminos, y los transportes se hacen en mulas y llamas. Las distancias y tiempos de viajes, calculadas por el autor –ingeniero civil de origen–, son desproporcionadas: así 273 kilómetros entre La Paz y Oruro se hacían en 36 horas. Y no mejoraba en lo fluvial, los funcionarios

<sup>1</sup> Presentistas se define en la Real Academia de la Lengua como aquellos que viven el presente sin considerar el pasado y futuro.

de Gobierno tenían que remontar los ríos por Brasil durante cuatro meses para ir a la zona de Acre bajo su soberanía (p. 77). Los problemas de conectividad se solucionaron con los ferrocarriles y de forma pronunciada por la vía Arica-La Paz. Desde el punto de vista demográfico, Bolivia era el país menos poblado. Un país que étnicamente era indígena, y cuyo máximo de población blanca era un 19,39% en Cochabamba, seguidas de Chuquisaca y Santa Cruz. El sector más poblado era La Paz.

En lo económico, Bolivia pasó del ciclo de la plata al estaño, pero para fines del XIX no era tan fácil el proceso de este último, pues se dificultaba el traslado entre el yacimiento y el molino. Recién en 1889 entró el primer ferrocarril a Uyuni, y en 1892 a Oruro. Esto generaba problemas fiscales serios (p. 87) y explica el impuesto denominado “contribución indígena”, que gravaba a los más pobres y excluidos. Desde el punto de vista de la soberanía, a Bolivia no le fue mejor, ya que la pretensión de hacer un estado-tapón capaz de contrapesar a La Plata y Perú no se dio. Por el contrario sus extremos no pudieron ser controlados ni en el Acre ni en el Litoral. Para peor sus relaciones con Buenos Aires fueron muy malas (p. 95) y la desconfianza minó las con Lima.

Para Mayer, Bolivia “se encontraba frente a una encrucijada y su supervivencia estaba en entredicho”. La Guerra Federal llevó a los liberales al poder, y para estos el triunfo reavivó sus ideas de conectar la economía minera al mundo: ese era el objetivo de esta élite minera y política paceña (pp. 100-101).

Pero, para esa élite, había dificultades en el uso de mecanismos diplomáticos y de poder. Brasil había conseguido sustanciales avances territoriales, mucho antes de la Guerra del Pacífico, pues en 1867 se consiguieron cambios significativos en esa relación y se consolidaron por segunda vez en 1903. Lo mismo ocurrió frente a Perú, Argentina, Paraguay y Chile. Todos desastres en términos territoriales.

Bolivia llegó a 1904 con un temor de “polonización”, es decir de ser dividido entre

sus vecinos (p. 144). La firma del Tratado es entendida por Mayer como una renuncia con elástico por la élite criolla, que teme perder todo. Para el autor, tanto la interpretación de los firmantes como de los que vinieron después es que la firma de 1904 era necesaria, pero no finiquitaba el tema. De hecho, el Tratado tenía un Protocolo adicional (y secreto, en un principio) que comprometía a Bolivia y Chile a incorporar Tacna y Arica.

Mayer analiza el parlamento que aprueba el Tratado y determina que la mayoría por la aprobación se consiguió por los representantes de La Paz, versus el rechazo que suscitó en Chuquisaca, Beni y Potosí. Relaciona a los diputados con su región. El sí triunfó en La Paz, Oruro y Santa Cruz. En sus hallazgos, afirma que no fue la pertenencia al liberalismo (en Oruro algunos opositores) sino sus vínculos con La Paz los que determinan la victoria de la propuesta de Montes de firmar el Tratado.

No hubo en las sesiones un debate por las premuras de los plazos, pero a la hora de analizar la discusión y presentación por los Gobiernos sucesivos bolivianos se advierte que para ellos no hay una renuncia al mar absoluta, sino solo en el contexto de la firma.

En este punto, Mayer se diferencia más ostensiblemente de los autores que interpretan el contexto de la firma como la ilusión liberal y ferrocarrilera. En efecto, sostiene que si bien Bolivia cambia en un corto plazo mar por ferrocarriles, en el largo eso no estaba en la mente de los firmantes. Para Mayer el mar se intercambia por estabilidad, para “evitar el colapso y la desintegración del Estado” (p. 167). Considera que las tesis del boliviano Querajazu y de la chilena Correa, solo pueden considerarse suficientes en una interpretación “positivista ortodoxa”, pero no en una perspectiva más integral, por ello él mismo sugiere la tesis del cambio de “mar por sobrevivencia” (p. 204), dándole a este último concepto hondura geopolítica, pues alude a mantener la fisonomía e integridad estatal boliviana como objeto del intercambio. Y bajo esta mirada, se

entiende que el autor afirme que, pese a firmar el Tratado (ver textos citados entre las páginas 168 y 171) en el debate secreto parlamentario (pp. 186 a 193) persiste la idea de volver sobre el tema y el acuerdo, aunque los interlocutores chilenos y observadores internacionales dieran por cerrado el asunto.

*Cristian Garay Vera*  
Universidad de Santiago de Chile

Enrique Brahm García, *Carlos Ibáñez del Campo. El camino al poder de un caudillo revolucionario*, Santiago de Chile, Centro de Estudios Bicentenario, 2020. 455 páginas.

Un largo camino investigativo precede esta obra, resumen y ampliación del acceso de Enrique Brahm, docente de la Universidad de los Andes en Chile, para abordar un personaje complejo, discutido y central en la historia del siglo XX chileno. La importancia capital de su actuación, en contraposición a Arturo Alessandri, el gran caudillo civil, no deja de evidenciar que su discurso y visión social tuvieron puntos de coincidencias con su rival. Pero la notable diferencia fue la que hace algunos años anotó Harry Scott (*Pensando el Chile nuevo. Las ideas de la Revolución de los Tenientes y el primer gobierno de Ibáñez, 1924-1930*, Santiago de Chile: Centro de Estudios Bicentenario, 2009); que Ibáñez era “el gatillo” de la Revolución Militar, y Alessandri no.

Este libro, basado en la consulta también al archivo familiar, le permite al autor sostener que no se trata de un caudillo que simplemente sigue las ansias de poder, sino de un hombre representativo de cierto diagnóstico de la sociedad chilena, que no era privativo suyo, al contrario, compartido por toda una generación de oficiales que, gracias a las reformas de Emil Körner, estaban mejor preparados que los generales antiguos, muchos de ellos incorporados tras la Guerra Civil (1891), sin conexión

con las nuevas ideas (en este punto el autor con elegancia y antecedentes muestra esa distancia generacional). Brahm, buen conocedor del estado del Ejército chileno, muestra la diferencia entre las ideas renovadoras, la pobreza de medios, y el declive de la importancia de la institución militar después de la firma en 1902 y 1904 de tratados de límites con Argentina y Bolivia, respectivamente.

El historiador puertomontino establece el camino, muchas veces solamente reseñado, de sus años juveniles y de joven oficial. Serio, que se imponía entre sus pares, trabajador. Venía de una familia campesina de origen irlandés (travesura de los miembros del registro civil que cambiaron Evans por Ibáñez). Ingresó al Ejército sin antecedentes militares, aunque su talante agrario le permitió un buen desempeño en la caballería. Fue parte de una generación disciplinada, ansiosa de perfeccionarse, con la cual Ibáñez sintonizaba cuando en sus primeros años de carrera, percibió la situación desmedrada del contingente que recibía. Esa fue la matriz de su diagnóstico económico-social. Brahm logra demostrar que esos años fueron formativos para su visión nacional, y que se reforzaron en la carrera en El Salvador, donde si bien se casó con una dama de la sociedad (muy resistido por la familia de la prometida), fue un héroe militar en un combate decisivo entre salvadoreños y guatemaltecos, no le fue obstáculo todo esto para regresar a retomar su carrera con menos grado, sueldo y prestigio que en el país centroamericano. Ese simple acto cambió la historia futura, pues dos de sus compañeros prefirieron la holgada situación en aquel país y no regresaron a Chile.

Brahm entiende que la carrera al poder surgió de sus amistades en la institución y su sintonía militar, y la colocó con cierta extensión en comunicación con el movimiento de ideas en el mundo. De ese modo entre las páginas 17 y 74, hay un poderoso preámbulo que intenta mostrar que Ibáñez tenía ideas que bebían del socialismo de Estado de principios del siglo XX, y que su visión se extendía hacia

la necesidad de reformas sociales y estructurales, con un Estado interventor, moralizador y desarrollista.

La carrera de Ibáñez se desarrolló desde entonces en el plano militar, siendo parte de la trenza de las inquietudes de los oficiales jóvenes que eran críticos del parlamentarismo y de las prácticas políticas tradicionales. Pero también se exacerbaban por los temas sociales, la impronta de clase alta en todas las políticas, y la situación profesional del Ejército. La resistencia de los oficiales subalternos y superiores contra los generales se extendió a los políticos tradicionales. Con poca fineza el ayudante de Ibáñez, en ese momento director de la Escuela de Caballería, el teniente Alejandro Lazo presentó el pliego de exigencias a Arturo Alessandri (p. 194). Lo curioso fue que era su mismo programa, aunque la mecánica de los hechos tendía a separarlo definitivamente de aquellos militares a los que contó en algún momento como aliados. En ese momento, Ibáñez ascendió al poder como integrante de los comités por su cercanía con el general Bartolomé Blanche. En ese instante crucial de 1924, Ibáñez sostenía ante Blanche que “Aquí no debe haber (...) ni tenientes, ni mayores, ni coroneles, sino oficiales con iguales prerrogativas” (Citado por Brahm, pp. 195-196). Su programa, no otro, era el de Manifiesto del 11 de Septiembre, donde los oficiales jóvenes trazaban su imagen de reformas nacionales.

En el proceso contado con posterioridad, Ibáñez se fue haciendo metódicamente del poder, aislando a sus pares, hasta sacar a Alessandri del escenario. En 1927, llegó al dominio político por este proceso depuratorio. Para muchos fue un dictador, pero también un reformador del Estado. Dejó la Contraloría General de la República para vigilar la probidad de sus sucesores. Su firme determinación de legar una administración pública con altos estándares de servicio parece inspirada en el ejemplo alemán, acorde a su apoyo al intervencionismo del Estado. Ibáñez no fue meramente un gestor de instituciones, movido por

lo económico. Es que “los militares jóvenes y luego Carlos Ibáñez y su círculo, se pusieron como objetivo –teniendo como inspiración los nuevos modelos en lo político, económico y social que habían tomado forma en Europa como consecuencia de la Primera Guerra Mundial y sus secuelas– llevar adelante un proceso revolucionario que debía concluir con la construcción de un “Chile nuevo” (pp. 368-369). Ibáñez hizo que su ascenso convergiera con criterios industriales y modernizadores donde los predilectos fueron los ingenieros antes que los abogados. Es necesario subrayar estos aspectos, porque Ibáñez fue caricaturizado por sus enemigos de entonces como “el caballo”. Esta imagen de alguien tosco y primitivo se contraponen al perfil que nos describe Brahm, el de un hombre metódico, poco amigo del humor, y de férrea disciplina mental y física, cuyo programa fue desarrollado en su gestión, pero cuyas raíces provenían de esos militares jóvenes, ilustrados, formados por la reforma militar alemana. Ese fue el primer Ibáñez, el de los años 20, el decisivo forjador del Chile moderno.

*Cristian Garay Vera*

Universidad de Santiago de Chile

*Froilán Ramos Rodríguez*

Universidad Católica de la Santísima Concepción

Luz María Méndez Beltrán, *Cultura y Sociedad en Chile. Nuevas miradas a los siglos XVI, XVII y XVIII*, Santiago, Editorial Universitaria, 2019. 249 páginas, ilustraciones.

Este nuevo título que nos entrega Luz María Méndez lo abre con un sentido homenaje al fallecido historiador y miembro de nuestra Academia Juan Guillermo Muñoz Correa. Reúne cinco trabajos elaborados con anterioridad. Algunos de ellos expuestos en diversas reuniones académicas y otros publicados en

ediciones de difícil acceso. La idea de la autora de publicarlos en este volumen apunta a su mejor difusión para llegar a un público más extenso. Estos textos surgieron del trabajo serio y continuado en archivos que ha caracterizado a esta investigadora y que ha respaldado su extensa labor docente y su nutrida producción bibliográfica.

Para su mejor comprensión se los puede agrupar en un conjunto orientado a la extensión universitaria y otro propiamente de investigación académica. El primero comprende “Encuentros con el aborígen en la paz y en la guerra” (2003), “El origen de la identidad chilena” (2010) y “La sobrevivencia y la alimentación de los españoles e indígenas en los inicios de la conquista de Chile y Tucumán, siglo XVI” (2015). Los segundos, con algunas adiciones, son: “La guerra de Arauco, un proceso de transculturación, siglos XVI y XVII” (1995) y “Diálogo entre españoles e indígenas en los parlamentos de los siglos XVI y XVII” (2012).

En su primer trabajo, *La sobrevivencia y la alimentación de los españoles e indígenas en los inicios de la conquista de Chile y Tucumán, siglo XVI*, pone especial énfasis en cómo los españoles tuvieron que adaptarse rápidamente e incorporar los productos alimenticios indígenas para subsistir en medio de las penurias que caracterizaron el primer momento de las expediciones de conquista. Señala, además, que los nativos emplearon como método de hostigamiento, el esconder e incluso quemar sus comidas para impedir que los conquistadores pudieran sustentarse, lo que les significó padecer hambre también. Y por aquí, buscar entendimientos mutuos para sobrevivir. También los indios aprendieron a cultivar el trigo e incorporarlo a su dieta.

El segundo trabajo, *Encuentros con el aborígen en la paz y en la guerra*, destaca el problema trascendente que significó el conocimiento recíproco y la adopción e intercambio de elementos culturales que llevaron a una transculturación. Esto debido a que ambos grupos incorporaron a su vida y mentalidad elementos

culturales que les eran diferentes, lo que generó una base sociocultural mestiza que produjo con el tiempo una identidad peculiar. Analizando los encuentros en la guerra y en la paz destaca la destrucción y el desplazamiento de la sociedad indígena que esto trajo consigo y que, más que la guerra misma, fue lo que constituyó la verdadera violencia que los llevó a su desintegración social y moral transformándolos en pueblos anímicamente derrotados.

En el tercero de ellos, *La Guerra de Arauco, un proceso de transculturación, siglos XVI y XVII*, comprende este proceso bélico como un fenómeno cultural que trastocó aspectos esenciales de la cultura indígena reflejados en el trabajo, la cocina, el vestuario y el aspecto físico, originando el mestizaje que caracteriza nuestra cultura. Aborda principalmente los aportes culturales hispánicos, más que los de los indígenas ya que afirma que esto último aún permanece muy oscuro en la investigación histórica actual.

Enseguida, *Diálogo entre españoles e indígenas en los parlamentos de los siglos XVI y XVII*, constituye un tema al cual la autora ha dedicado fructíferas investigaciones. En ellas ha entregado aportes muy novedosos, ya que la historiografía tradicional ha desestimado este tipo de encuentros para el momento de la conquista y las primeras décadas que le siguieron, no obstante la abundancia de fuentes documentales. Es también el trabajo más extenso y erudito de este libro. Su propósito apunta a penetrar en el diálogo intercultural mediante una revisión sistemática de los textos documentales. Señala las muchas formas que tomaron estos diálogos: pactos, paces, pacificaciones, capitulaciones, confederaciones, alianzas, juntas, parlamentos y destaca que ellos se dieron con todos los grupos nativos con que tomaron contacto los conquistadores. Un aporte importante de este trabajo lo constituye el hecho de incorporar el pensamiento propio de los indios y su dolor por la violencia que sufrieron y por el cambio de vida a que se vieron sometidos. Destaca las figuras de Michimalonco y de Carampangue como caudillos indígenas muy destacados.

Por el lado español, al poco conocido y que la autora lo destaca como muy visionario, Miguel de Olaverría quien, a fines del siglo XVI, planteó la necesidad de una guerra defensiva, para emplear el término que se generalizó años más tarde con los planteamientos del padre Luis de Valdivia, también destacado por la autora.

El último de los trabajos comprendidos en esta publicación, *El origen de la identidad chilena*, apunta a destacar algunos aspectos definitorios del país, como son la simbiosis de la gente con la naturaleza y el paisaje; las actividades mineras y agrícolas que han definido formas de vida y culturas peculiares en la zona norte y en el centro tradicional; su fortaleza y su vocación bélica; su conciencia política y su generosidad y apertura a los extranjeros.

Más allá del contenido específico de cada uno de estos trabajos, salta a la vista que en ellos hay un hilo conductor que le da una gran unidad al volumen que nos entrega la autora: es el hecho de poner el acento en las interrelaciones pacíficas, aquellas no bélicas, entre españoles e indígenas. De este modo, la reunión de estos artículos en el presente volumen pone el acento en el hecho clave de que la relación entre ambos grupos no fue solamente bélica, como ha sido el enfoque que ha predominado a lo largo del tiempo y que ha dejado una visión generalizada de corte guerrero y épico de aquella época.

Por el contrario, en estos trabajos se destaca que, desde un comienzo, el contacto hizo buscar un modo pacífico para convivir que repercutió en todos los planos de la vida, particularmente en sus aspectos más cotidianos. De paso, nos informa que, junto a otros investigadores, está preparando la publicación de los "Documentos para la Relaciones Pacíficas entre españoles e indígenas en los siglos XVI y XVII", anuncio que, desde ya, nos deja expectantes.

Con todo, la autora es clara para establecer que estas relaciones pacíficas no fueron neutras para los aborígenes. En páginas de redacción serena pero meridianamente claras, deja establecido que el mundo de ellos quedó

destruido y dislocado: desintegrado social y moralmente. El trauma de la conquista constituyó una derrota anímica que se tradujo en desesperanza y amargura por el hecho de tener que enfrentar un destino que les fue impuesto. La conclusión más profunda que trasuntan estos trabajos radica en que este es el lado verdaderamente violento de la conquista. La expresión cultural más palpable de esta nueva realidad, señala la autora, la constituyó la flojera y la resistencia al trabajo.

Aunque no es el objetivo de esta publicación, la suma de estos trabajos nos permite acercarnos al origen de un fenómeno tan gravitante en el presente de nuestro país como es el mestizaje. No fue este el objetivo buscado por los protagonistas de aquella época mediante los afanes que aquí se describen. Sin embargo, para nosotros sus lectores de hoy, conocedores del desenlace y conscientes de su trascendencia, esta publicación amplía nuestra mirada a este crucial fenómeno sociocultural.

Ella nos permite percibir más circunstancialmente que el mestizaje que nos caracteriza en el presente, resultó de un encuentro complejo y múltiple que abarcó todos los aspectos de la vida, especialmente en sus planos más básicos. A la vez, reunió a una amplia base demográfica culturalmente derrotada, con una elite triunfadora, culturalmente dominante y extranjerizante.

*Adolfo Ibáñez Santa María*  
Academia Chilena de la Historia

Manuel Salas Fernández, *La formación jesuita de Alberto Hurtado. De Chillán a Lovaina, 1923-1936*, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, Santiago de Chile 2018. 405 páginas.

El autor nos entrega un estudio muy interesante sobre los años de la formación jesuita de San Alberto Hurtado. Esto significa que abarca los años del noviciado en Chillán, seguido de

los años del juniorado en Córdoba, Argentina, sus estudios de filosofía en Sarriá, Barcelona, los meses en Irlanda y, finalmente, sus estudios de teología en Lovaina junto con su doctorado en Pedagogía que, en conjunto sumaron trece años de la vida del santo.

Delinea con mucha finura cada una de estas etapas siguiendo la pista a numerosas y muy diversas fuentes, no siempre referidas directamente al santo, sino tomando testimonios diversos pero muy calificados que permiten aclarar numerosos aspectos relativos a sus estudios y su vida. Porque también nos entrega información sobre la vida cotidiana de Alberto Hurtado en cada uno de estos lugares, lo que ayuda a una mejor comprensión de aquellos, sus años de formación.

Es así como tras la figura de su biografiado va apareciendo el gran conflicto que vive la Iglesia Católica en general, y los jesuitas en particular, durante esos años: acosada por el modernismo en el siglo XIX reacciona volviendo a sus fuentes escolásticas y afirmando la devoción al Sagrado Corazón de Jesús. Pero, junto con esto, aparece no cerrándose por completo a las nuevas tendencias, tanto por la necesidad de conocerlas, como para validar algunos aspectos de este nuevo y secularizado mundo. El doctorado en Pedagogía del Padre Hurtado es un gran testimonio de este momento que se vive dentro del mundo consagrado. Fue así como su formación quedó marcada por estos influjos, haciendo de él propiamente una persona de esos años veinte y treinta del siglo XX.

Cabe destacar, por último, el extenso estudio prosopográfico que abarca a compañeros, profesores, contemporáneos y testigos directos e indirectos del santo, citados a lo largo del texto. Constituye un aporte riquísimo que contribuye a darle un fuerte relieve humano, no solo a esta etapa de la vida de Alberto Hurtado, sino también, y muy importantemente, a las décadas abarcadas por las breves biografías que aquí se insertan, y que contribuyen poderosamente a comprender el contexto de esta vida eminente y del mundo en que se desarrolló.

Del mismo modo, las fuentes citadas constituyen un aporte tremendamente significativo para conocer, no solo la vida del santo, sino la época en que vivió.

*Adolfo Ibáñez Santa María*  
Academia Chilena de la Historia

Fernando Venegas Espinoza, *Estado y sociedad. Construcción de espacios en contextos locales: Limache, 1860-1960*, Volumen 1, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2019. 638 páginas y Volumen 2, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2019. 525 páginas.

Como lo expresa el título de esta voluminosa obra, son dos los actores que en ella concurren: el Estado, al que siempre se ha supuesto como el actor principal, y la sociedad civil. El escenario es la localidad de Limache, ubicada en la región de Valparaíso, a 75 kilómetros del puerto de Valparaíso y a 169 kilómetros de Santiago. Se trata, pues, de un estudio de historia local, que tiene como referencia el planteamiento de Marc Bloch, en el sentido de situar un problema universal a escala humana. Bajo este predicamento, el autor busca vincular la micro historia con la macro historia. “Estudiando Limache entre 1860 y 1960, –afirma– se puede tener una idea de la historia de muchos pueblos que en Chile, para mediados o fines de la década de 1970, en contexto de regímenes dictatoriales, parecían languidecer. Pueblos que en el pasado no fueron cuna de ningún movimiento obrero, y cuya sociedad fue más bien conservadora. Mi preocupación fue explicar por qué en algún momento de su historia, estos pueblos chicos llegaron a ser ‘grandes’ aunque fuera solo por un breve momento” (vol. 1, p. 33).

El estudio está estructurado en tres partes, que a su vez son distribuidas en varios capítulos. La Parte Primera comprende población, economía, medio ambiente y agentes económicos;

la Parte Segunda, el Estado en un contexto local; y la Tercera, sociedad local 1860-1920.

La villa fue fundada en 1828, concentrando a unas mil personas. Con el tiempo se conformaron dos áreas: Limache y el barrio o poblado de San Francisco, que incrementaron notablemente su población en el transcurso del siglo. De acuerdo al censo de 1885 la villa tenía 6.442 habitantes y el barrio de San Francisco 3.232, con lo que entre ambas localidades sumaban cerca de 10.000 personas. Este incremento no se debió principalmente al movimiento vegetativo, sino a la llegada de población migrante. El autor introduce la variable medio ambiente, en que se alternaban años lluviosos con años secos, lo que afectó a la agricultura y a la ganadería. “Los años secos, asociados a La Niña, generaban importantes problemas a una zona que, a pesar de los canales de regadío tomados del Aconcagua, siguió siendo de rulo o seco” (vol. 1, p. 54). La disponibilidad de agua se fue haciendo más crítica, agudizándose con la Reforma Agraria, al aumentar el número de accionistas que pasaron de una docena antes de la Reforma, a más de un centenar con ella. Se incluyen en la variable medio ambiental, la frecuencia de las epidemias que afectaban a la zona; las principales eran las de viruela, coqueluche, la gripe española y el devastador cólera.

Los agentes económicos más importantes fueron los hacendados-comerciantes, los dueños de hijuelas y las comunidades campesinas. Las principales haciendas eran las de Limache, perteneciente al empresario minero José Tomás Urmeneta (como se sabe la de Urmeneta fue una de las mayores fortunas del Chile decimonónico): la de Lliulliu que arrendaba el diplomático Ignacio Rey y Riesco; y la de Trinidad del empresario José Guillermo Waddington. A través de los vínculos matrimoniales van a surgir nuevos actores. Así, en el caso de Urmeneta, que no tuvo hijos varones, casó a sus hijas Manuela y Josefa Amalia con Adolfo Eastman y Maximiano Errázuriz, respectivamente, por las que recibieron cuantiosas

dotes. Más importante que esas dotes fue su incorporación a las gestiones económicas, en la que incluyeron a otros parientes formando extensas redes familiares y mercantiles, vinculadas también con los comerciantes ingleses de Valparaíso. En el caso de los Eastman, Adolfo Eastman heredó gran parte de la hacienda Limache, pero fue su hermano Tomás el más activo hacendado-comerciante, una de cuyas gestiones fue la compra y venta de propiedades rústicas. Los hacendados de Limache pudieron sostener un alto nivel de vida, propio de la élite chilena decimonónica, que incluía viajes y permanencias en Europa, una familia numerosa y también obras de caridad, como lo hizo uno de los sucesores: Tomás Eastman Quiroga, quien permaneció en Europa entre los años 1885 y 1886; tuvo ocho hijos y “visitaba a los enfermos y les llevaba medicinas” (vol. 1, p. 64). Pero no todo era esplendor entre los poderosos, también tenían sus aflicciones. Al respecto es ilustrativo el caso del mismo Tomás Eastman Quiroga, quien hacia el final de su vida estaba endeudado en el 80 % de su patrimonio, según lo demuestra Fernando Venegas que ha reconstituido las propiedades raíces, las acciones, el dinero en cuenta corriente y las deudas de Eastman Quiroga.

En la industria hubo algunos establecimientos importantes. La Fundición Nacional de Limache, perteneciente al Estado, se estableció en 1865, en tiempos de la guerra con España, con el propósito de proveer de armamento al Ejército. Estuvo en funcionamiento solo hasta 1875, debido a que resultaba más económico importar cañones que fabricarlos; además, el peligro bélico ya había pasado. La Fábrica Nacional de Papel que hacia 1876 ocupaba a 60 personas, en las que se contaban un par de obreros extranjeros y el resto eran en su gran mayoría mujeres y niños. La principal industria manufacturera limachina debe haber sido la planta de la Compañía de Cervecerías Unidas instalada en San Francisco de Limache, que se caracterizó por un constante proceso de modernización. Así, por ejemplo, “en 1931 se

iniciaron los trabajos de construcción de un edificio para una nueva maltería, con modernas maquinarias, que fue inaugurado en el año siguiente” (vol. 1, p. 152).

El autor atribuye gran importancia a los inmigrantes europeos en el desarrollo económico de Limache. Ellos “van a transformar las quintas de agrado en granjas avícolas y van a iniciar el cultivo del tomate que va a llegar a dar identidad productiva a Limache. Se va a producir un importante desarrollo de la industria asociada a los cultivos agrícolas y de carácter textil” (vol. 1, p. 136). Una de las fábricas textiles importantes fue la fundada por el inmigrante italiano Genaro Mazzei, quien después de la quiebra de su banco en Valparaíso, instaló en Limache la Fábrica de Colchas Mazzei y Piovano Ltda., en la que se asoció con su compatriota y yerno Enrique Piovano.

En cuanto a la participación del Estado, el autor presenta un extenso análisis del concepto de Estado, teniendo como referencia a Max Weber y, en el caso de la historiografía chilena, se remonta al *Ensayo* de Mario Góngora y a las opiniones y críticas que le siguieron. “Lo que nos interesa –expresa Venegas–, es comprender y analizar la trayectoria del Estado chileno en un contexto regional” (vol. 1, p. 197). Le interesa conocer en qué se invirtieron los recursos fiscales a escala local, constatando que la Educación constituyó uno de los rubros principales. Sin embargo, la mayor parte de los educandos no llegaba más allá de la Cuarta Preparatoria. Durante el gobierno del presidente José Manuel Balmaceda, específicamente entre los años 1888 y 1891, los fondos destinados a la educación pública, prácticamente se cuadruplicaron. “Ello –comenta el autor– confirma la idea propuesta por Sol Serrano, en el sentido que el despliegue del Estado estuvo muy relacionado, a su vez, con la expansión de la educación pública” (vol. 1, p. 230).

Llama la atención la elevada proporción que correspondía a ciertos rubros, mientras que otros tenían un porcentaje muy débil. Así, hacia 1880 se asignaba a seguridad pública un

29 % de los ingresos; en cambio solo un 2 % se destinaba a higiene y salud pública. Llama más la atención esta última proporción, si consideramos la elevada frecuencia de las epidemias con su mortífera carga. A pesar de la escasez de recursos el Estado se esforzó por difundir la vacunación, sobre todo contra la viruela que era la epidemia más frecuente. Por ese tiempo se establecieron en Limache diversas instituciones fiscales, entre ellas, el Juzgado de Letras, el Registro Civil y el Telégrafo del Estado. A la vez se desarrollaban obras de adelanto como fueron, por ejemplo, la instalación del ferrocarril urbano y la del alumbrado público. Otros servicios fueron impulsados por particulares, tal fue el caso del hospital, cuya benefactora fue la vecina y hacendada Carmen Quiroga Darrigrande.

Se iba, pues, expandiendo la fisonomía urbana, en la que el Estado adquiriría mayor presencia. Pero de los planteamientos del autor se deduce que no hubo un apoyo continuo en materia de desarrollo urbano e inversión pública. Son ilustrativos al respecto los títulos de los capítulos dedicados al Estado: Expansión del Estado desde 1830 a 1891: luces y sombras; La invisibilización del Estado durante el predominio liberal, 1891-1920; Despliegue del Estado desde 1920 a 1960: entre la ambigüedad y las promesas.

La tercera parte del estudio, referida a la sociedad local, es la más extensa. Comprende parte del volumen 1 y todo el volumen 2. Está precedida de una explicación y discusión de conceptos atinentes al problema en estudio: sociabilidad, capital social y redes sociales. En mi opinión esta introducción teórica es necesaria, pero pudo haber sido más breve. El autor logra identificar un gran número de asociaciones o sociedades, que clasifica en diversas categorías. Un primer grupo comprende a organizaciones de carácter rural, en las que se ubican las cofradías, las comunidades campesinas y las organizaciones de riego. Las más antiguas se remontaban a la época colonial, como fue el caso de la cofradía establecida hacia 1730 para

“hacer memoria y dar culto a María Santísima en su Purísima Concepción” (vol. 1, p. 444).

Venegas se ocupa tanto de las asociaciones organizadas formalmente, como también de las que surgían espontáneamente como producto de la sociabilidad familiar campesina: “en casa de Juan Muñoz, tocaban guitarra algunos domingos a puerta cerrada, siendo de la familia todos los que se reúnen” (vol. 1, p. 447). Las fiestas campesinas, que incluían a los rodeos y a las trillas, eran otras instancias de sociabilidad popular. Ellas tenían sus correspondientes en la ciudad, en las chinganas y en las canchas de bolos. Venegas considera también en el asociacionismo rural, al bandolerismo que tenía “un carácter más bien informal” y que se presentaba asociado “a coyunturas económicas desfavorables (malas cosechas, por ejemplo)” (vol. 1, p. 448). En cuanto a las comunidades campesinas (repúblicas campesinas, las llama) el autor afirma que ellas muestran una imagen campesina diferente a la polarizada visión de terratenientes, por una parte, frente a inquilinos y peones, por la otra. Presenta, en cambio, una representación de campesinos capaces de organizarse y tomar decisiones, asumiendo una forma de democracia directa, en la que se incorporaba a mujeres y analfabetos, es decir, una participación más inclusiva que la existente hasta nuestros días. Las comunidades de riego o de aguas, se habían organizado desde la época colonial, atendiendo a la necesidad de distribuir equitativamente el uso común del agua, sobre todo en tiempos de sequía que eran frecuentes.

Por cierto en un estudio sobre asociacionismo, no podían estar ausentes las instituciones de carácter mutualista, aunque en el caso de Limache empezaron a crearse solo a partir de 1888, al fundarse la Sociedad de Artesanos de Limache, establecida en el barrio de San Francisco. Políticamente estuvo ligada al Partido Democrático, por lo que los sectores conservadores impulsaron la creación de la Sociedad de Artesanos de San José. Tampoco estuvo ausente el asociacionismo femenino, al que correspondió la Sociedad Fraternal de Obreras, es-

tablecida el 1 de marzo de 1896 y conformada por señoras y señoritas que se desempeñaban como dueñas de casa, obreras, institutrices y algunas señoritas de buena voluntad. El número de integrantes se acercaba a casi 100 socias.

Las sociedades estuvieron integradas, principalmente, por grupos intermedios, entre los que destacaron inmigrantes alemanes e italianos. Venegas constata que, a diferencia de procesos asociativos desarrollados en otras áreas del país, “los notables de la localidad no se restaron de participar en estas organizaciones y, sobre todo, de influenciarlas. Por ello, en esta zona, no observamos un proceso de conformación de identidad de clase, como los estudiados por Julio Pinto, Verónica Valdivia, Pablo Artaza y Gabriel Salazar para el norte salitrero o algunos espacios urbanos” (vol. 1, p. 492). Entre las sociedades estudiadas se incluyen, entre muchas otras, las asociaciones de productores viñateros, avicultores y tomateros; las juntas de vecinos; los comités de adelanto; la asociación de dueñas de casas; las compañías de bomberos; la Cruz Roja; los clubes deportivos, etc.

El estudio del asociacionismo que presenta Fernando Venegas, no se limita a rescatar estatutos, reglamentos, libros de actas, nóminas de socios y otras informaciones, que suelen incluir trabajos de esta índole. A diferencia de esos estudios, en la obra de Venegas las asociaciones son los eslabones que permiten enlazar el complejo conjunto de variables que conforman el entramado social. A la vez, el autor logra vincular eficazmente la macro historia, encabezada por el Estado, con la microhistoria, representada por la localidad de Limache. Esperamos que el minucioso y paciente trabajo elaborado por Venegas, sirva de estímulo para incentivar la realización de investigaciones similares en otras áreas de la región y del país. Sin duda que ello contribuiría a un mayor conocimiento de la historia social de Chile, en los siglos XIX y XX.

*Leonardo Mazzei de Grazia*  
Academia Chilena de la Historia

Andrea Botto, *Catolicismo chileno: controversias y divisiones (1930-1962)*, Santiago, Ediciones Universidad Finis Terrae, 2018. 446 páginas

La Iglesia Católica ha sido un factor relevante en la vida social de Chile y también en su trayectoria política durante los dos siglos de vida republicana. A través de este largo tiempo ha enfrentado diversas crisis, algunas de ellas derivadas de su presencia pública y otras que obedecen a factores internos, vigentes incluso en la actualidad. En los diferentes casos, el tema ha sido de interés para la sociedad y revisite relevancia historiográfica.

Así lo muestran, en el último tiempo, distintos estudios que han tenido como foco el desarrollo de la Iglesia Católica, su presencia pública, sus pastores o los laicos, los partidos que se definieron católicos o de inspiración cristiana, así como las instituciones asociadas a la milenaria institución, tales como las universidades, colegios y obras de beneficencia. El tema ha vuelto a despertar el interés de los investigadores, como se refleja en una amplia producción surgida en la segunda década del siglo XXI. Si nos concentramos solamente en los estudios relativos a la Iglesia y los católicos durante el siglo XX, podemos mencionar entre otros trabajos la *Historia de la Iglesia en Chile*, obra de numerosos autores dirigida por Marcial Sánchez<sup>(1)</sup>; la *Historia de Chile 1960-2010*, también obra colectiva que incluye en cada entrega capítulos relativo a la Iglesia Católica<sup>(2)</sup>; los

trabajos de Marco Fernández y Gonzalo Larios sobre la Iglesia en la década de 1960<sup>(3)</sup>; los estudios de Manuel Salas sobre el padre Alberto Hurtado<sup>(4)</sup>; algunos trabajos sobre los jesuitas a fines del gobierno de Jorge Alessandri y durante los gobiernos de Frei, Allende y Pinochet<sup>(5)</sup>. A ellos se suman algunas obras interesantes de pensamiento católico, como el libro de Diego González Cañete sobre tres figuras claves de la política y la cultura chilena en el siglo XX, como fueron Eduardo Frei, Jaime Eyzaguirre y Mario Góngora<sup>(6)</sup>; las investigaciones sobre

Myriam Duchens, Gonzalo Larios, Alejandro San Francisco y Ángel Soto, *Historia de Chile 1960-2010*. Tomo 2. *El preludio de las revoluciones. El gobierno de Jorge Alessandri (1958-1964)* (Santiago, Universidad San Sebastián/CEUSS, 2016), páginas 347-407, y Alejandro San Francisco (Dirección general), José Manuel Castro, Milton Cortés, Myriam Duchens, Gonzalo Larios, Alejandro San Francisco y Ángel Soto, *Historia de Chile 1960-2010*. Tomo 4. *Las revoluciones en marcha. El gobierno de Eduardo Frei Montalva (1964-1970)* (Santiago, Universidad San Sebastián/CEUSS, 2018), páginas 195-334.

- 1 Marcial Sánchez (Director), *Historia de la Iglesia en Chile*. Tomo IV. *Una sociedad en cambio* (Santiago, Editorial Universitaria, 2014), e *Historia de la Iglesia en Chile*. Tomo V. *Conflictos y esperanzas. Remando mar adentro* (Santiago, Editorial Universitaria, 2017).
- 2 Alejandro San Francisco (Dirección general), José Manuel Castro, Milton Cortés, Myriam Duchens, Gonzalo Larios, Alejandro San Francisco y Ángel Soto, *Historia de Chile 1960-2010*. Tomo 1. *Democracia, esperanzas y frustraciones. Chile a mediados del siglo XX* (Santiago, Universidad San Sebastián/CEUSS, 2016), páginas 287-317; Alejandro San Francisco (Dirección general), Sergio Carrasco, José Manuel Castro, Milton Cortés,
- 3 Marcos Fernández Labbé, "Los hijos de las tinieblas son más sagaces que los hijos de la luz. Pensamiento político católico y marxismo en Chile, 1960-1964", *Revista Izquierdas*, N° 28 (2016), páginas 27-65; "Cambio histórico, sociedad secular e Iglesia. Interpretaciones del mundo católico ante un contexto de transformación. Chile, 1960-1964", *Teología y Vida*, Vol. 57, N° 1 (Santiago, 2016), páginas 39-55; "La reconceptualización católica de la revolución: el pensamiento cristiano frente al cambio histórico, Chile (1960-1964)", *Hispania Sacra*, LXIX (julio-diciembre de 2017), páginas 735-753; Gonzalo Larios, "Renovación en la Iglesia. De Pío XII a Juan XXIII y de José María Caro a Raúl Silva Henríquez", *Bicentenario. Revista de Historia de Chile y América*, Vol. 15, N° 2 (2016), páginas 5-33.
- 4 Manuel Salas, *La formación jesuita de Alberto Hurtado. De Chillán a Lovaina 1923-1936* (Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado/Pontificia Universidad Católica de Chile Instituto de Historia, 2018).
- 5 Antje Schnoor, *Santa desobediencia. Jesuitas entre democracia y dictadura en Chile 1962-1983* (Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2019).
- 6 Diego González Cañete, *Una revolución del espíritu. Política y esperanza en Frei, Eyzaguirre y Góngora en los años de entreguerras* (Santiago, Centro de Estudios Bicentenario, 2018).

la toma y el proceso de reforma en la Universidad Católica de Chile<sup>(7)</sup>; o el análisis sobre la religión en la esfera pública<sup>(8)</sup>. Esto forma parte de una tradición historiográfica del último medio siglo, como han expresado Douglas Barry y Alexandrine De La Taille-Tréville en un balance sobre el tema<sup>(9)</sup>.

En esta línea se inscribe el libro de Andrea Botto sobre el catolicismo chileno entre 1930 y 1962, que se concentra especialmente en las controversias y divisiones que enfrentaron los católicos –jerarquía, clérigos y laicos–, durante una época crucial, como fue el segundo tercio del siglo XX. Fueron años en los cuales la Iglesia Católica experimentaba una transición: aunque había dejado de ser la religión oficial del Estado, según lo definió la nueva Constitución aprobada en 1925, seguía conservando una gran relevancia social, en el mundo intelectual y político, así como también en las más diversas áreas del quehacer nacional. La autora ingresa al interior del pensamiento de los católicos, pero también a su relación con la acción política y social, y las distintas visiones que surgieron al respecto.

El libro de Andrea Botto está dividido en tres partes, cada una de las cuales representa aproximadamente una década de historia, las que a su vez se organizan en algunos subcapítulos que van explicando los distintos temas. La Parte I trata sobre “La división de las aguas al interior del catolicismo”, entre 1931 y 1938; la segunda se refiere a “Las tensiones y conflictos en el catolicismo”, del periodo 1940-1950, la última parte se concentra en “El quiebre definitivo, entre 1950 y 1962”. La periodificación

es razonable y resulta útil para una mejor comprensión del tema tratado.

Efectivamente, escoger ese periodo no ha sido aleatorio, sino que responde a una razón fundamental: en esas tres décadas se dieron algunos debates decisivos entre los católicos, que significaron contraste de ideas, formas de actuar en la labor pastoral y en la acción social, así como en la definición sobre el modo de relacionarse con la actividad política. Asimismo, en ese tiempo se produjo una evolución en los actores políticos –personalidades y partidos, por ejemplo–; en algunos instrumentos que se consideraban relevantes en la difusión de ideas –las revistas y los documentos oficiales–; así como también hubo una transformación en el lenguaje, especialmente en materias como la redefinición de ciertos aspectos de la teología o la irrupción de la sociología. De esta manera, *Catolicismo chileno* procura indagar las controversias al interior del mundo católico en desafíos como la cuestión social, los “nuevos” problemas y realidades (pobreza, desigualdad, justicia social), la recepción de la Doctrina Social de la Iglesia en Chile, los comportamientos de los católicos respecto de ella, las orientaciones a los laicos para comprometerse en política partidista o la forma como debían colaborar con el bien común de la sociedad y las actitudes que debían tener los católicos ante la amenaza comunista (en el plano doctrinal y en la vida práctica). Todos ellos son temas muy importantes y que no agotan la inmensa variedad de aspectos que aparecieron en la discusión interna y pública de los católicos, con posturas muchas veces contradictorias y que provocaban problemas al interior del catolicismo.

La tesis de la autora muestra que en prácticamente todos esos aspectos se produjeron cambios importantes entre 1930 y 1962, los que se originaban en parte por la interrelación de lo que sucedía a nivel internacional y la expresión específica en el plano local, lo que llevó a revisar las formas de ver las cosas y también produjo cambios en la relación entre la religión y la sociedad. No es casualidad

7 Alejandro San Francisco, *Juventud, rebeldía y revolución. La FEUC, el reformismo y la toma de la Universidad Católica de Chile* (Santiago, Centro de Estudios Bicentenario, 2017).

8 Ana María Stüven, *La religión en la esfera pública chilena. ¿Laicidad o secularización?* (Santiago, Ediciones Universidad Diego Portales, 2014).

9 Douglas Barry y Alexandrine De la Taille-Tréville, “La historia de la Iglesia en la historiografía chilena 1965-2015”, *Anuario de Historia de la Iglesia*, Vol. 24 (2015), páginas 141-167.

—aunque no sea determinante en la fijación de la cronología del libro— que la obra comience cuando el Papa Pío XI publica su influyente encíclica *Quadragesimo Anno* y termine cuando la Iglesia inaugura el Concilio Vaticano II. En todo ese tiempo sucedieron muchas cosas, y la Iglesia que conmemoró los 40 años de *Rerum Novarum* era ciertamente muy diferente a la que vivió el llamado postconcilio casi cuatro décadas después, al menos en algunos de los temas analizados en el presente libro. Lo mismo se podría decir para el caso de Chile, aunque esta última parte no sea materia de análisis de la obra que comentamos.

Efectivamente, antes de 1930 Chile era un país que hasta la Constitución de 1925 había convivido con una Iglesia unida al Estado; existía un partido que, en la práctica, se entendía como la expresión política de los católicos, el Partido Conservador; la cuestión social y las encíclicas habían logrado permear parcialmente a la Universidad Católica, a la intelectualidad y al clero, aunque con categorías tradicionales como la caridad y un llamado a cambiar los hábitos de los católicos, que debían adquirir virtudes y provocar de esa manera un orden social cristiano más vital. En cualquier caso, podría decirse que era, en buena medida, la continuación de la forma de mirar las cosas en el siglo XIX, quizá el último grito de esos grandes debates entre liberales y conservadores. La situación comenzó a cambiar durante el periodo entreguerras no solo en Chile, sino que en el mundo entero: la crisis del liberalismo y la irrupción del fascismo, el nazismo y el comunismo fueron algunas de las manifestaciones más claras de esa transformación. La Iglesia Católica, ciertamente, no estuvo ajena a esos cambios.

Tras la crisis de 1929, la caída de Carlos Ibáñez del Campo y las expresiones de miseria muy visibles para la sociedad de la capital, hubo cambios en todo el espectro político. Estas también se manifestaron en el mundo católico, de manera especialmente activa entre la juventud, al alero de instituciones como la

Asociación Nacional de Estudiantes Católicos (ANEC), el Movimiento Nacional de la Juventud Conservadora (futura Falange Nacional) y una serie de publicaciones —*REC*, *Estudios*, *Falange*, *Lirca* y otras— donde intervinieron varios jóvenes y brillantes expositores de la doctrina social católica. Habitualmente contaron con la dirección de sacerdotes influyentes y que representaban de alguna manera una nueva forma de ver las cosas, entre los que estaban Francisco Vives, Óscar Larson, y más tarde Manuel Larraín y el padre Alberto Hurtado. En esos grupos se podía apreciar la aspiración a “un orden nuevo”, pero también un quiebre con el pasado, la necesidad de activar la doctrina social en todas sus dimensiones, lo que implicaba un progresivo distanciamiento tanto del Partido Conservador como de una forma de ver y actuar dentro de la Iglesia Católica, que percibían lejana a los pobres y a sus preocupaciones. La autora muestra la existencia de una relación compleja entre los conservadores y la Doctrina Social de la Iglesia, a veces con una recepción pronta y fiel, otras veces reticente y desconfiada, casi siempre sin los instrumentos para llevar al plano nacional unas ideas que parecían tener su aplicación más propia en Europa.

En este sentido, Andrea Botto considera que la encíclica *Quadragesimo Anno* fue un factor de división en Chile: mientras algunos la aceptaban y difundían con decisión, otros la escondían y asumían una actitud defensiva y distante del texto pontificio. Era como en el pasado, cuando hubo quienes calificaban a los textos papales como útiles para la realidad europea pero no para la chilena. A esto se sumaba un segundo problema, de carácter político, relacionado con el Partido Conservador, el “partido de los católicos” hasta la década de 1930. Mientras algunos sacerdotes instaban a los jóvenes a participar en esa agrupación, otros —sacerdotes y laicos— llamaban a no involucrarse en la política activa, destacando en este aspecto La Liga Social, de Jaime Eyzaguirre. Esto llevó a levantar una consulta a la Santa

Sede, para saber cuál era la doctrina en relación a los católicos y la política. La carta del cardenal Pacelli clarificó las cosas, pero facilitó a su vez la división de los católicos: “un partido político, aunque se proponga inspirarse en la doctrina de la Iglesia y defender sus derechos, no puede arrogarse la representación de todos los fieles”. Esto sirvió a los ligueros, para permanecer fuera de la política activa, pero también a la Falange, para formar una nueva agrupación, con lo que Chile pasó a tener, de hecho, dos partidos para los católicos. Así terminaba la década de 1930.

Las tensiones y conflictos de la década de 1940 se dieron en el contexto de dos cambios relevantes. Uno fue el nombramiento de José María Caro –de gran preocupación social y a la vez muy tradicional en otros aspectos– como arzobispo de Santiago; el otro fue la vigencia de la Falange como partido político. Sin embargo, había otros temas que marcaron esos años de gobiernos radicales, que se manifestaron respetuosos con la Iglesia Católica. En 1941, el padre Hurtado publicó *¿Es Chile un país católico?*, libro que suscitó una inmediata polémica, en parte por lecturas poco inteligentes o incompletas del texto; además, el propio sacerdote tendría después problemas al interior de la Acción Católica. En materia política también hubo polémicas crecientes, como cuando el obispo Augusto Salinas llamó “enemigos de Cristo” a los falangistas, por su posición frente al comunismo. Otra división se produjo en 1946, con la candidatura de Eduardo Cruz-Coke a la Presidencia de la República, quien era conservador de tendencia socialcristiana. El tercer hito fue la discusión de la Ley de Defensa Permanente de la Democracia, aprobada por el Congreso, a la cual se opusieron tanto la Falange como el propio Cruz-Coke, lo que provocó la formación de dos partidos conservadores, el Social Cristiano y el Tradicionalista, lo que marcaba una tendencia a la fragmentación que no se había visto antes. Como se puede apreciar, en gran parte de las divisiones subyacía la división de posturas

sobre la forma de enfrentar al comunismo, en una época en la cual Andrea Botto advierte una evolución en la que contrastaban dos tendencias: “la actitud transformadora versus la de resistencia a los cambios”. En paralelo existía el grupo de Jaime Eyzaguirre y la revista *Estudios* –de gran influencia en el mundo intelectual católico–, que difundió la Doctrina Social de la Iglesia y el pensamiento histórico, que luego “se fue diluyendo ante su marcado acento filosófico, espiritualista, hispanista y antimodernista”, como lo describe la autora.

Finalmente, la última década que trata el libro analiza el “pluralismo católico” visiblemente presente a mediados de siglo, que avanza hacia una clara supremacía de un “catolicismo comprometido”, de matriz social cristiana, abierto a los cambios sociales estructurales e incluso a la revolución. Obviamente esta transformación no se dio de un día para otro, sino que fue un proceso que tuvo altibajos, aprendizajes y contradicciones. Sin embargo, es evidente que el anticomunismo fue dando paso a la aceptación de ciertas conclusiones sobre las condiciones de vida de los más pobres –cuya misma miseria los llevaría al comunismo–, lo que marcó una discusión cada vez más abierta sobre las implicancias del catolicismo social. En la difusión de esta nueva forma de ver las cosas tuvo especial importancia la revista *Mensaje*, publicación jesuita que nació en 1951 y donde aparecerían muchos de los temas y posiciones más relevantes de estas nuevas formas de ver los problemas y las soluciones sociales. Particularmente importante, cuando el libro aborda el año 1962 –año de cierre de *Catolicismo chileno*– es la también controvertida definición de la revista jesuita que “se arriesgó a lanzar la tesis de la revolución cristiana”, que complementó un número del año siguiente, nuevamente centrado en la temática de la revolución. El tema, pensamos, habría merecido un desarrollo mayor desde la postura de *Mensaje*, considerando que están más ampliamente desarrolladas las críticas aparecidas en revista *Finis Terrae* y en *El Diario Ilustrado*. Ese mismo

año 1962, adicionalmente, la Conferencia Episcopal publicó dos documentos de extraordinaria importancia: *La Iglesia y el problema del campesinado chileno* y *El deber social y político de la hora presente*. En el caso de este último documento era posible advertir, aunque no se enfatiza en el libro, una clara orientación favorable hacia la Democracia Cristiana, y su marcada perspectiva contingente, que se evidencia en las críticas abiertas al liberalismo económico y al comunismo, que representaban en la práctica los dos potenciales adversarios de Eduardo Frei Montalva de cara a las elecciones de 1964, como señalarían algunos observadores ajenos al conflicto interno chileno, al ver la reproducción de miles de copias del documento del Episcopado inmediatamente antes de los comicios. En cualquier caso, como señala Andrea Botto, 1962 fue un año clave, “que consolidó la división entre los católicos chilenos con mayor radicalidad que en cualquier momento de las tres décadas que estudiamos en este libro”. No era para menos, considerando que Chile –y ciertamente la Iglesia Católica– habían entrado a la era de las revoluciones.

Hay un par de aspectos tratados en el libro que merecerían una discusión mayor, o una revisión al menos. Uno se refiere al planteamiento de la dicotomía del catolicismo “utilizando las categorías de tradicionalistas versus progresistas”, si bien la autora precisa tener “plena conciencia de que estas no agotan todas las voces particulares y que pueden parecer inapropiadas para rescatar todos los matices que existen al interior del catolicismo”. Más todavía cuando *tradicionalismo* es un concepto muy rico y ha tenido una connotación determinada en la historia de la Iglesia Católica y no significa lo mismo que *conservadurismo* ni representa otros conceptos que podrían definir la oposición a un catolicismo reformista o incluso revolucionario como el que emergió en Chile a comienzos de la década de 1960. Lo mismo ocurre con *progresista*, concepto que también define al liberalismo del siglo XIX y que es discutible para denominar a los católicos que se distanciaron

del Partido Conservador o de las visiones más tradicionales de la Iglesia Católica en Chile, para asumir el llamado catolicismo social. Quizá se podrían haber mantenido las autodefiniciones de los propios actores políticos de la época, ofrecer categorías alternativas o bien haber hecho una descripción más compleja de ambas fórmulas utilizadas.

El segundo es sobre un aspecto que no necesariamente debería formar parte del presente libro, pero que sí debe estar presente en el análisis del anticomunismo, sea este chileno o de otra nación. Desde una mirada superficial o tradicional, es posible observar que el anticomunismo conservador (político) o católico (religioso) respondía a una mera actitud contestataria, derivada de la incapacidad de enfrentar los males denunciados por el comunismo, tales como la miseria, los abusos y otros tantos que afectaban a sociedades como la chilena. Sin embargo, desde una perspectiva más amplia, se puede analizar la realidad histórica de la vida de los católicos y de la Iglesia en los países efectivamente gobernados por el Partido Comunista: en la Unión Soviética, en diversas naciones de Europa Oriental después de 1945, en China desde 1949 y en Cuba a partir del triunfo de la Revolución en 1959. La realidad, dramática y triste a la vez, se reflejaba en una persecución contra los católicos, en la desaparición de la enseñanza confesional y las restricciones o desaparición de la Iglesia, además de la proscripción de los partidos o corrientes políticas conservadoras o demócratacristianas, para utilizar las denominaciones de los partidos chilenos. Desde esta perspectiva, el rechazo al comunismo –históricamente, en los hechos– respondía a la solidaridad con los hermanos en la fe y a la convicción del peligro que significaría la eventual llegada de los comunistas al gobierno del propio país. Esto no implica desconocer que el Partido Conservador o los católicos de mediados del siglo XX carecieran de un proyecto político atractivo, ni tampoco significa que la Democracia Cristiana interpretara de mejor o peor manera la forma

cómo debía ser enfrentado el comunismo: solamente indica la relevancia de un factor muchas veces olvidado y que la Iglesia Católica procuró poner en evidencia en distintos momentos, por ejemplo en la *Divini Redemptoris* de Pío XI, no siempre con éxito.

En síntesis, estamos frente a una obra que, sin duda, es un aporte historiográfico importante, que realiza un trabajo de síntesis de tres décadas decisivas en el siglo XX chileno, habiendo considerado un gran acopio de fuentes y bibliografía, con un trabajo de reflexión que se expresa en un libro de más de 400 páginas. Como suele ocurrir con este tipo de trabajos, responde muchas interrogantes que plantea la propia investigación y abre el camino para nuevas iniciativas que podrían seguir nutriendo el inagotable tema de los católicos y la política, la historia de la Iglesia y el papel de los laicos, sea a través de la profundización de aspectos tratados en *Catolicismo chileno* o bien analizando temas no considerados en la investigación, o quizá considerando otros momentos que también pueden tener gran interés, e incluso una permanente actualidad.

Alejandro San Francisco  
Universidad San Sebastián

Cesare Letta e Simonetta Segenni (a cura di), *Roma e le sue province. Dalla prima guerra punica a Diocleziano*, Carocci editore, Roma, 2015. 319 páginas.

Un nuevo texto de estudio sobre la historia romana republicana e imperial, la forma de gobierno, administración y el sistema provincial, sea de carácter monográfico o de tipo manualístico, no implica por cierto, novedad ni primicia. Es una constante más de una serie prolífica de trabajos realizados en los centros europeos y americanos. No obstante esto, el presente libro que reseñamos, sí constituye abiertamente una particular y original muestra

de un esfuerzo colectivo por comprender en su conjunto (en relación con Roma) y, en forma individual, (las provincias *per se*), la realidad y el contexto de cada uno de los territorios conquistados y administrados por la potencia peninsular. En la presentación del libro, Cesare Letta resalta la idea de llenar un “evidente vacío” de la problemática, siendo una obra “colectiva” y de “puesta al día”, en los interesados por introducirse en el “fascinante y abigarrado mundo de las provincias romanas” (pp. 13-14).

El interés de estudiar las circunscripciones territoriales y su interrelación con la metrópoli, posee una larga data y una proliferación de innumerables y relevantes investigaciones. Sin duda, fueron claves los pioneros trabajos del insigne Theodor Mommsen. Hacia 1885, más de treinta años después de publicar su monumental *Römische Geschichte (Historia de Roma)*, apareció el libro equivalente al tomo V: *Las provincias de César a Diocleciano*, conocida en lengua española como *El mundo de los Césares*<sup>(1)</sup>. Mommsen estuvo convencido de que la historia del imperio romano era sustancialmente la “historia de las provincias”<sup>(2)</sup> con una fisonomía y peculiaridades propias, entendidas en su conjunto como el cuerpo del imperio.

El libro dirigido por Cesare Letta y Simonetta Segenni, se enmarca al interior de este relato historiográfico de volver una vez más a revalorizar la importancia y esencia de las provincias romanas y su interacción e integración con Roma, desde la primera guerra púnica hasta Diocleciano. Es un estudio racional, orgánico, práctico, actualizado y útil para comprender las estructuras, las vicisitudes y la dinámica política de cada área territorial y sus relaciones con el poder romano. Digno de destacar es el

- 1 T. Mommsen, *El mundo de las Césares*, F.C.E., México, 1983, obra pionera y visionaria para comprender, no solo la relevancia de las provincias romanas, si no, asimismo, el fenómeno de la romanización.
- 2 Idea expresada, entre otros, por S. Mazzarino, *L'impero Romano I*, Laterza, Roma-Bari, 1973, 8-11; F. Fabbrini, *L'impero di Augusto come ordinamento sovranazionale*, Giuffrè, Milano, 1979, 126-128.

esfuerzo colectivo de connotados profesores y jóvenes colegas de las universidades de Pisa, Milán, Bari y de la *Scuola Normale Superiore di Pisa*. Estructurado en dos partes, la primera dice relación con el conjunto de las provincias y su administración: aspectos teóricos, descriptivos y referenciales. ¿Qué eran, cómo concebirlas, cuál fue su forma de gestión, de gobernanza y su vínculo con la *Urbs*? Se examina, además, las relaciones entre representantes del dominio romano con la élite local; el peculiar rol de la economía y del ejército provincial, para finalizar con el proceso romanizador. Abre el *corpus* de artículos, Alberto Dalla Rosa, quien define el concepto de *provincia*, la *formula provinciae* y la denominada *lex provinciae*. Concibe la noción de *provincia e imperium* –dos términos estructurales y medulares– como los instrumentos centrales, o sea la “lengua del dominio romano” (pp. 19-23). A continuación, Simonetta Segenni –profesora de Historia Romana en la Universidad de Milán– explica la administración de las provincias en la época republicana (pp. 23-31), las competencias y atribuciones de los gobernadores, los mecanismos que permitieron la *prorogatio imperii* (por ejemplo, Pompeyo en el 66 a.C. obtiene a través de la *lex Manilia* amplios poderes para continuar la guerra contra Mitrídates VI) y el problema judicial: *quaestio perpetua de repetundis* y *quaestio de maiestate*.

En esta primera sección, después de examinar el sistema provincial (terminológico y administrativo) durante la conquista en el período republicano, continúa en la época Augustea y en el alto imperio. Alberto Dalla Rosa, analiza la diferenciación entre provincias imperiales y proconsulares y el *imperium maius et infinitum* del príncipe (pp. 33-36). Umberto Laffi –profesor emérito de la Universidad de Pisa y *Doctor Scientiae et Honoris Causa* por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso– hace un recuento preciso y minucioso de los gobernadores y del personal administrativo en las circunscripciones imperiales, tales como: *legati Augusti pro praetore*, *legati legionis*, *legati*

*iuridici*, *legati censitores*, *procuratores* y *praefecti* (pp. 36-48). A su vez, Simonetta Segenni estudia, en forma particular, al prefecto de Egipto (y Alejandría), elegido directamente por el emperador Augusto (pp. 48-50). El citado Dalla Rosa examina a los gobernadores y al personal administrativo en las provincias proconsulares (pp. 50-59). Interesante es la síntesis que realizan Margherita Facella y Andrea Raggi, sobre los reinos “clientes” (pp. 60-62), expresión atribuida a Suetonio (*Augusto* LX). Es esta la denominación oficial de *Reges socii et amici populi Romani* en el sentido de amistad, protección, patrocinio (Cicerón, *Sobre los deberes*, II, 26-27) y una cierta relación de patrono-cliente que identifica genéricamente la soberanía del *populus Romanus* y del *princeps* sobre grupos y pueblos. Connotación muy diversa del significado de *imperium* como poder (político y militar) y dominio de Roma sobre las poblaciones sometidas. Otro tópico de esta unidad dice relación con trabajos sobre “Economía y fiscalidad”, del profesor Raggi: “Tributos y *portoria*” (pp. 63-67) y Dalla Rosa: “Recursos agrícolas y mineros, propiedad imperial y la actividad manufacturera” (pp. 67-74).

Cesare Letta –profesor emérito de la Universidad de Pisa y director de la revista *Studi Classici e Orientali*– aborda la relación entre el ejército y las provincias (pp. 75-79). Considerado uno de los grandes factores en el mantenimiento del orbe romano y en la amalgamación con los provinciales, colaborando en la difusión de los modos de vida, del pensamiento y del actuar como representantes del pueblo romano. Fenómeno amplio y complejo, bien sintetizado en el artículo, donde se resalta la importancia de las legiones (5.400 hombres) y de las tropas auxiliares compuestas por extranjeros (*peregrini*), quienes podían obtener la ciudadanía romana al momento de licenciarse y recibir su *diplomata militaria*. Asimismo, el tema económico del estipendio a los soldados –cifra de hombres que oscilaba entre los “300.000 bajo Augusto a casi 600.000 en el siglo IV d.C.” (p. 76)– fue otro punto medular de la perma-

nencia del ejército y de vigilancia (militar, policial y pública) en los territorios imperiales. De esta manera, el ejército romano cumplió eficazmente un control en las áreas conquistadas y fue un medio concreto de integración y de romanización. Justamente, con este argumento polémico, complejo y actual del proceso de la romanización (pp. 81-83) descrito por Sandra Gozzoli, finaliza la primera parte del libro. Este fenómeno, como “misión civilizadora” y asimilación entre romanos y provinciales, viene siendo estudiado desde los citados trabajos de Mommsen. Sin embargo, existen visiones contrastantes, simplistas y críticas, que dependen de las singulares realidades de las provincias y, en consecuencia, diversas interpretaciones<sup>3</sup>. Fue un fenómeno consciente, espontáneo y gradual, partiendo por la élite local y de ahí alcanzando a los otros grupos. El término –no en sentido único– que mejor describe este proceso multidireccional o bidireccional, fue el que acuñó el escritor de origen africano y cristiano Tertuliano, quien a comienzos del siglo III d.C., utilizó la expresión *Romanitas* (*Palio*, IV, 1) con el significado de mostrar “modos y estilos de vida” romanos, en el sentido de “ser romano” y la manera de pensar y actuar como ciudadano del imperio.

Por cierto que uno de los aspectos en la valorización positiva del fenómeno romanizador, lo constituye el desarrollo de la vida urbana, la calidad y símbolo de bienestar y de progreso. Estrabón (*Geografía*, IV, 1), precisa las ventajas de vivir en las ciudades, como asimismo el citado Tertuliano y Elio Arístides en su *Elogio a Roma*. La extensión gradual de la *civitas Romana* (uno más de los factores predominantes), avanza en forma paralela con la romanización y es un hecho indelible que después de la conquista romana, la idea de pertenecer a Roma era más fuerte y difundida que la de pertenecer a su mundo originario. Se conforma una cohesión social interna y una asimilación

3 Véase M. A. Giua, “Romanizzazione e storia globale. Un contributo dall’America latina”, en *Aethnaeum*, vol.48, n°2, 2010, 561-567.

con la aristocracia provincial y luego, con el resto de la población libre. Artículo muy bien sintetizado por Gozzoli a partir de la fórmula: unidad en la diversidad. Aceptación que se complementa también con la noción de concebir al proceso romanizador, es decir: “el multiculturalismo del imperio romano”<sup>4</sup>.

Si la primera parte del texto era el marco teórico y referencial –resumido– de las provincias y formas de administración, es en esta segunda sección, donde se describe en forma orgánica, actualizada (con el uso de fuentes y bibliografía pertinentes), la historia y realidad de los territorios conquistados bajo el dominio romano: primero las provincias occidentales y después, las orientales. El análisis específico de ellas, se realizó a partir de las características físicas y propias, ubicación geográfica-topográfica, recursos naturales y aspectos culturales y realidades locales con antelación al dominio romano. Son claves los sucesos y el desarrollo histórico que configuraron su creación y delimitación. Asimismo, se precisa el proceso de urbanización (la ciudad como elemento articulador e integrador), la gestión y administración interna (*concilium provinciae, conventus, koiná*, culto imperial y justicia). Los criterios y parámetros para introducirse en el tratamiento de las provincias son coherentes, similares (conformes a la realidad de cada área territorial) y presentan sus hitos y características sustanciales, para así tener una visión sintética y de conjunto. De mucha utilidad es la bibliografía (general y monográfica) que aparece al final de cada uno de los casos. Sería impropio y larguísimo reseñar en detalle las veinticuatro circunscripciones geográficas de estudio (pp. 85-273), que materializan lo ya señalado, todas muy bien condensadas a partir de la diversificación regional. La lista de ellas y de sus autores es la siguiente: Giovanni Salmeri (Sicilia, Cerdeña y Córcega);

4 G. Traina, “Introduzione. *Imperium, Romanizzazione, Espansione*”, en ID (a cura di), *Storia d’Europa e del Mediterraneo. I. Il Mondo Antico. III. L’Eumene Romana. VI. Da Augusto a Diocleziano*, Salerno editrice, Roma, 2009, 13-40.

Marcella Chelotti (provincias ibéricas y gálicas); Sandra Gozzoli (Galia Cisalpina); Andrea Raggi (Britania, Macedonia, Acaya, Epiro, Dacia, Siria, Judea y Arabia); Alberto Dalla Rosa (provincias germánicas, Ilírico, Tracia, Mesia, Africa, Numidia y Mauretania); Cesare Letta (provincias alpinas); Domitilla Campanile (Asia, Licia y Panfilia); Filippo Battistoni (Ponto y Bitinia); Emilio Rosamilia (Cilicia); Margherita Facella (Galacia, Capadocia, Armenia, Mesopotamia y Asiria); Simonetta Segenni (Egipto, Chipre, Creta y Cirene). Finaliza la publicación con un interesante apéndice de Giovanni Salmeri, acerca de “Theodor Mommsen y el descubrimiento de la historia de las provincias romanas” (pp. 275-285), concebido a partir de las contribuciones al estudio de la historiografía moderna sobre el mundo antiguo. Salmeri resalta la productividad de Mommsen (en especial, el volumen V de su *Römische Geschichte*), que marca un punto de inflexión en los estudios de las provincias romanas. El historiador alemán –Premio Nobel en 1902– entendió el alto imperio como un período consolidado, con una prosperidad sostenida, un gobierno ordenado, una eficiente interconexión y administración romana entre el centro y la periferia.

El mayor mérito, utilidad y originalidad de la publicación radica en tres grandes perspectivas y rasgos que se articulan y combinan. Primero: un compendio muy bien logrado, confiable y coherente de las relaciones estructurantes entre Roma, su administración y sistema provincial. Segundo: condensar de manera equilibrada las grandes problemáticas, características y peculiaridades de cada una de las áreas geográficas siguiendo un similar patrón documental y metodológico. Y tercero: la competencia y el talento de los autores en la presentación de sus respectivos trabajos en forma práctica, rigurosa y sistematizada. En síntesis y en conjunto, el texto es una historia y geografía del paisaje político-administrativo de las provincias romanas; en el fondo, un viaje y una guía indispensable y esencial de los vastos territorios imperiales.

Estudiar las provincias del imperio romano significa, en el fondo, el conocimiento y la comprensión de la naturaleza y de los mecanismos de formación y de funcionamiento del complejo, diverso y multicultural mundo romano. Tema, por cierto, fascinante, de plena actualidad que continúa en el centro del debate historiográfico. Un imperio no centralizado, apoyado por una red de ciudades con autonomía municipal, escasa burocracia, pragmatismo, cohesión interna entre sus habitantes y un sentimiento de unidad y de pertenencia a una patria común<sup>(5)</sup>. Así, la *Urbs* consciente y, en forma gradual, formula un proyecto unitario de hegemonía y conquista mundial (en el ámbito del Mediterráneo y del *oikouménē*). Este nuevo instrumento de dominación directa, la provincialización de las regiones anexadas no fue utilizado, en principio, con un significado de área geográfica o territorial, sino más bien, bajo el poder (militar, civil y jurisdiccional) de un magistrado o gobernador nominado. Con el tiempo y las nuevas conquistas romanas en la república media tardía, la concepción espacial de provincia adquiere el sentido (moderno y actual) de unidad y/o área administrativa del imperio romano<sup>(6)</sup>. De esta manera, el fulcro

5 Para una visión general de esta problemática, K. Christ, *Breve storia dell'impero romano*, Il Mulino, Bologna, 2003, 37-51. En torno al sector occidental del imperio concebida como una entidad territorial “compuesta solo de provincias”, véase F. Hurlet, “Gouverner l'Empire: les modalités de l'Empire de Rome sur l'Occident”, *Dialogues d'histoire ancienne*, supplément 5, 2011, 7-20.

6 Según J. Richardson, “*Imperium Romanum*. Empire and the Language of Power”, *JRS*, 81, 1991, 1-9; ID, “*Imperium Romanum* Between Republican and Empire” en P. Erdkamp, O. Hekster, G. De Kleijn, S. Mols and L. De Blois (eds.), *The Representation and Perception of Roman Imperial Power*, Brill, Leiden 2003, 137-147; ID, *The Language of Empire: Rome and the Idea of Empire From the Third Century BC to the Second Century AD*, Cambridge 2008, solo al final del período republicano, los romanos concibieron y pensaron su *imperium* en los términos de un espacio físico-territorial. También con esta postura, M. H. Crawford, “Orígenes e sviluppi del sistema provinciale romano”, en A. Momigliano

## NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

y corazón del *orbis Romanus* lo conformó el sistema provincial. El *imperium Romanum* (en calidad de forma de gobierno, de poder y de territorio) o sea, un espacio imperial cosmopolita, debemos entenderlo como una “sumatoria de provincias”<sup>(7)</sup>.

El ejemplar reseñado examina explícitamente esta dimensión y relación conjunta entre Roma y sus áreas administrativas. El análisis de cada *provincia* es fundamental en la evolución, desarrollo y comprensión de ellas. Así también son muy prácticos los diversos mapas que las representan en el momento y posteriormente a la conquista y a la dominación de

Roma. La abundante y actualizada bibliografía es otro atributo positivo. En fin, es una problemática sintetizada, puesta al día y recomendada para los estudiantes universitarios dedicados al mundo romano, como asimismo para los especialistas. Desde nuestro país –*finis terrae*– el libro posee además un carácter peculiar afectivo, por los constantes vínculos académicos y de amistad entre colegas italianos, principalmente Umberto Laffi y Cesare Letta y colegas chilenos. Un aspecto más todavía para una lectura atenta, meditada, con un lenguaje directo, esquemático y con una cuidada edición.

*Alejandro Bancalari Molina*  
Academia Chilena de la Historia

- A. Schiavone (a cura di), *Storia di Roma. II. L'impero mediterraneo. I. La repubblica imperiale*, Einaudi, Torino, 1990, 91-121; J. L. Conde, *La lengua del imperio. La retórica del imperialismo en Roma y la globalización*, Alcalá Grupo Editorial, Alcalá la Real 2008, 185-186.

7 E. Meyer – Zwiffelhofer, *Storia delle province romane*, Il Mulino, Bologna, 2011, 14-16.

ACADEMIA CHILENA  
DE LA  
HISTORIA  
2019



## ACADEMIA CHILENA DE LA HISTORIA 2019

### JUNTA DIRECTIVA

*Presidente*

JOAQUÍN FERMANDOIS HUERTA

*Secretario Perpetuo*

ISIDORO VÁZQUEZ DE ACUÑA

*Tesorero*

RICARDO COUYOUMDJIAN BERGAMALI

*Bibliotecario*

SERGIO MARTÍNEZ BAEZA

*Censor*

ANTONIO DOUGNAC RODRÍGUEZ

### ACADÉMICOS DE NÚMERO

*Medalla*  
N°

*Orden de*  
*precedencia*

1.	P. Gabriel Guarda Geywitz O.S.B (5 de junio 1965)	1
2.	D. Carlos Aldunate del Solar (2 de octubre 1984)	12
3.	D. Juan Ricardo Couyoumdjian Bergamali (29 de octubre de 1985)	14
4.	D <sup>a</sup> . Teresa Pereira Larraín (2 de diciembre de 2003)	24
5.	D. Javier Barrientos Grandon (5 de octubre de 2004)	25
6.	D. Sergio Martínez Baeza (15 de junio de 1982)	9
7.	D. Santiago Lorenzo Schiaffino (19 de mayo de 1998)	20
8.	D. Leonardo Mazzei de Grazia (24 de noviembre de 2009)	29
9.	D. Luis Lira Montt (30 de junio de 1975)	4
10.	D. Pedro Cunill Grau (6 de julio de 1972)	3
11.	D. Julio Retamal Favereau (14 de abril de 1992)	17
12.	D. Antonio Dougnac Rodríguez (14 de mayo de 1991)	15

13.	D. Hernán Rodríguez Villegas (21 de septiembre de 1984)	11
14.	D. Fernando Silva Vargas (7 de junio de 1972)	2
15.	D. Alejandro Guzmán Brito (15 de abril de 1982)	8
16.	D. Horacio Aránguiz Donoso (8 de noviembre de 1982)	10
17.	D. Alejandro Bancalari Molina (10 de mayo de 2016)	33
18.	D. José Miguel Barros Franco (9 de noviembre de 1977)	6
19.	Vacante	
20.	D. Enrique Brahm García (13 de mayo de 2010)	30
21.	D. Rodolfo Urbina Burgos (20 de julio de 1999)	22
22.	D. Joaquín Fernando Huerta (2 de junio de 1998)	21
23.	D <sup>a</sup> . Jacqueline Dussailant Christie (Electa)	
24.	D. Bernardino Bravo Lira (7 de mayo de 1985)	13
25.	D. Adolfo Ibáñez Santa María (31 de mayo de 2005)	26
26.	D. Cristian Guerrero Yoacham (28 de mayo de 1976)	5
27.	D. José Ignacio González Leiva (25 de noviembre de 2008)	28
28.	D. Jorge Hidalgo Lehuedé (11 de noviembre de 2008)	27
29.	D. Álvaro Góngora Escobedo (19 de abril de 2011)	31
30.	D. Juan Eduardo Vargas Cariola (7 de mayo de 1996)	19
31.	D. Rodrigo Moreno Jeria (23 de agosto de 2011)	32
32.	D <sup>a</sup> . María Ximena Urbina Carrasco (9 de abril de 2019)	34
33.	D. René Millar Carvacho (12 de mayo de 1992)	18
34.	D <sup>a</sup> . Isabel Cruz Ovalle (28 de mayo de 1991)	16
35.	D. Isidoro Vázquez de Acuña (25 de julio de 1978)	7
36.	D. Cristian Gazmuri Riveros (4 de abril de 2000)	23

## ACADÉMICOS CORRESPONDIENTES EN CHILE

1. D. Raúl Bertelsen Repetto (20 de octubre de 1981), en Valparaíso.
2. D. Sergio Carrasco Delgado (20 de octubre de 1981), en Concepción.
3. D. Mateo Martinic Beros (20 de octubre de 1981), en Punta Arenas.
4. D. Carlos Salinas Araneda (25 de junio de 1996), en Valparaíso.
5. D. Jaime González Colville (23 de junio de 1996), en San Javier y Villa Alegre.
6. D. Juan Andrés Medina Aravena (23 de octubre de 2000), en Concepción.
7. D. José Antonio González Pizarro (13 de noviembre de 2001), en Antofagasta.
8. P. Eduardo Tampe Maldonado (22 de junio de 2010), en Puerto Montt.
9. D. Armando Cartes Montory (14 de agosto de 2012), en Concepción
10. D. Cristian Medina Valverde (14 de junio de 2016), en Concepción.

ACADÉMICOS CORRESPONDIENTES EN EL EXTRANJERO

EUROPA

*España*

*Los Académicos de Número de la Real Academia de la Historia (Madrid).*

1. D. Carlos Seco Serrano (21 de enero de 1977).
2. D. Miguel Artola Gallego (2 de mayo de 1982).
3. D. José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano (7 de mayo de 1989).
4. D<sup>a</sup>. María del Carmen Iglesias Cano (4 de noviembre de 1991).
5. D. Miguel Ángel Ladero Quesada (26 de enero de 1992).
6. D. Faustino Menéndez Pidal de Navascués (17 de octubre de 1993).
7. D. Luis Suárez Fernández (23 de enero de 1994).
8. D. Martín Almagro Gorbea (17 de noviembre de 1996).
9. D. José Antonio Escudero López (3 de marzo de 2002).
10. D. Miguel Ángel Ochoa Brun (15 de diciembre de 2002).
11. D<sup>a</sup>. Josefina Gómez Mendoza (27 de abril de 2003).
12. D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada (1 de febrero de 2004).
13. D. Francisco Rodríguez Adrados (22 de febrero de 2004).
14. D. Fernando Díaz Esteban (28 de marzo de 2004).
15. D. Vicente Pérez Moreda (8 de mayo de 2005).
16. D<sup>a</sup>. Carmen Sanz Ayán (26 de febrero de 2006).
17. D. Carlos Martínez Shaw (11 de noviembre de 2007).
18. Emmo. Rvdmo. Antonio Cañizares Llovera (24 de febrero de 2008).
19. D. Luis Agustín García Moreno (1 de junio de 2008).
20. D. Feliciano Barrios Pintado (8 de marzo de 2009).
21. D. José Luis Diez García (6 de junio de 2010).
22. D. Luis Antonio Ribot García (17 de octubre de 2010).
23. D. Luis Alberto de Cuenca y Prado (6 de febrero de 2011).
24. D. José Remesal Rodríguez (13 de marzo de 2011).
25. D. Serafín Fanjul García (22 de abril de 2012).
26. D. Fernando Marías Franco (24 de junio de 2012).
27. D. Francisco Javier Puerto Sarmiento (28 de octubre de 2012).
28. D<sup>a</sup>. Enriqueta Vila Vilar (16 de diciembre de 2012).
29. D<sup>a</sup>. María del Pilar León-Castro Alonso (19 de mayo de 2013).
30. D. José Ángel Sesma Muñoz (16 de junio de 2013).
31. D. Juan Pablo Fusi Aizpúrua (13 de diciembre de 2015).

32. D. María Jesús Viguera Molins (28 de febrero de 2016).
33. D. Xavier Gil Pujol (16 de octubre de 2016).
34. D. Jaime de Salazar y Acha (18 de junio de 2017).
35. D. Pedro Tedde de Lorca (Electo).

*Otros Miembros Correspondientes en España*

1. D. Alfredo Moreno Cebrián (14 de agosto de 2001), en Madrid.

*Alemania*

2. D. Horst Pietschmann (26 de junio de 1990).
3. D. Hans Joachim König (26 de junio de 1990).

*Francia*

4. D. Jean Tulard (26 de junio de 1990), en París.
5. D. Jean Pierre Dedieu (10 de noviembre de 2015), en París.

*Portugal*

6. D. Joaquín Veríssimo Serrão (10 de agosto de 1993), en Lisboa.
7. P. Henrique Pinto Rema O.F.M. (10 de diciembre de 1996), en Lisboa.
8. D. Antonio Pedro Vicente (10 de diciembre de 1996), en Lisboa.

AMÉRICA

*Argentina*

9. D. Eduardo Martiré (25 de junio de 1985), en Buenos Aires.
10. D. Víctor Tau Anzoátegui (25 de junio de 1985), en Buenos Aires.
11. D. José María Díaz Couselo (25 de marzo de 1997), en Buenos Aires.
12. D. Isidoro Ruiz Moreno (25 de marzo de 1997), en Buenos Aires.

*Ecuador*

13. D. José Reig Satorres (25 de junio de 1985), en Guayaquil.

*Estados Unidos*

14. D. John P. Harrison (11 de diciembre de 1970), en Miami, Florida.
15. D. William Sater (26 de junio de 1990), en Los Ángeles, California.
16. D. John Rector (22 de Octubre de 2013) en Oregon.

*México*

17. D. José Luis Soberanes (12 de julio de 1994), en México.
18. D. Andrés Lira González (12 de julio de 1994), en México.
19. D<sup>a</sup>. Gisela von Wobeser (28 de octubre de 2003), en México.

*Perú*

20. D. José Agustín de la Puente Candamo (10 de abril de 1956), en Lima.
21. D. Luis Millones (26 de junio de 1990), en Lima.
22. D. Jorge Ortiz Sotelo (22 de marzo de 2011), en Lima.
23. D<sup>a</sup>. Scarlett O' Phelan (13 de octubre de 2015), en Lima.

*Australia*

24. D. John Mayo (10 de junio de 2003), en Australia.



## INFORMACIÓN SOBRE EL *BOLETÍN DE LA ACADEMIA CHILENA DE LA HISTORIA*

El *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* es una publicación semestral editada por esta Academia, entidad que es una de las seis que integran el Instituto de Chile. El objetivo de la revista es difundir las investigaciones y estudios que en el campo de la historia, la geografía y sus respectivas ciencias auxiliares realizan tanto los miembros de la Academia como los de las universidades y centros de estudios dedicados a estas disciplinas, en Chile y en el extranjero. La publicación está dirigida a los especialistas, a los estudiantes de historia y, en general, al público interesado en las referidas materias. El *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* sólo considera para su publicación investigaciones originales e inéditas.

### SISTEMA DE PRESENTACIÓN Y SELECCIÓN

Los colaboradores del *Boletín de la Academia de la Historia* deberán ceñirse a las normas que se describen a continuación, lo que evitará la intervención de los editores para uniformar los textos de acuerdo a ellas, con los evidentes riesgos de errores. Toda colaboración deberá ser enviada al director de la publicación, y si cumple con las normas de presentación se encargará su evaluación a miembros especializados en el área a que corresponde el trabajo presentado. En caso de que la evaluación genere diferencias de apreciaciones en la comisión editora, se solicitará una segunda opinión a un par externo. Se comunicará al autor la recepción del trabajo y, en su caso, el hecho de haber sido aceptado. Los trabajos rechazados no serán devueltos a sus autores. La publicación del artículo supone la cesión del derecho de autor a la Academia Chilena de la Historia, la que se extiende a la versión impresa y a la electrónica, y a su inclusión en catálogos, bibliotecas o sitios virtuales, tanto de la propia Academia como de las instituciones chilenas o extranjeras con las cuales ésta haya celebrado convenios.

NORMAS DE PRESENTACIÓN

1. *Extensión.*

La extensión de las colaboraciones se indica en páginas, cuyo total, incluyendo láminas y gráficos, no podrá exceder de 65. Para los fines editoriales la extensión de la página se calcula de la siguiente manera: letra Times New Roman, cuerpo 12, interlineado 1,5, con una media de dos mil 700 caracteres, con espacios, lo que equivale a alrededor de 415 palabras. Las notas al pie de página irán en cuerpo 10.

2. *Entrega del texto.*

Los trabajos se entregarán en CD o correo electrónico, digitados de acuerdo a las indicaciones anteriores. Se acompañarán de un resumen en castellano y otro en inglés, de no más de 20 líneas, y con una lista breve de “palabras clave” en ambos idiomas. El autor deberá indicar su grado académico, la institución a la que pertenece y su dirección (ciudad, país y correo electrónico).

3. *Dirección de los envíos.*

Los interesados en publicar en el Boletín enviarán sus trabajos a:

Boletín de la Academia Chilena de la Historia  
Almirante Montt 454, Santiago, Chile  
Fono: 22639 93 23  
E-mail: acchhist@tie.cl

4. *Presentación del texto*

El texto se dividirá mediante subtítulos en versales. Cuando los párrafos resultantes deban ser subdivididos a su vez, se emplearán títulos con tipos de otras características y cuerpos, como alta redonda, alta y baja redonda, versalita, o alta y baja cursiva, excepto negrita, cuyo uso no se admite. Las subdivisiones del texto pueden ser objeto de numeración, para lo cual se usarán sólo cifras árabes, sin mezclarla con números romanos o letras. No se recurrirá a la división por niveles mediante números separados por puntos, del tipo 1.1.1, 1.1.2, etcétera. Los párrafos de separarán con espacios.

5. *Citas textuales.*

Se acepta la inclusión de citas textuales si es indispensable para dar mayor claridad a la exposición. Cuando no exceda de dos líneas se transcribirá en redonda y con entrecorillado doble (i). Una cita dentro de otra irá entre comillas simples (ii). Cuando se trate de una cita de más de dos líneas se transcribirá separada del texto, sin comillas, en cuerpo 10 y dejando un margen lateral izquierdo mayor (iii).

Ejemplo (i):

Manuel Guirior, virrey de Nueva Granada, formó una instrucción de alcaldes de barrio “a semejanza de lo practicado en España”. En Lima el visitador Jorge Escobedo dictó en abril de 1785 una instrucción basada también en las disposiciones peninsulares.

Ejemplo (ii):

Ver la “representación de Manuel José de Silva, en nombre de Jerónimo Francisco Coello, dueño del bergantín ‘San Antonio de los Ángeles’, apresado en la barra de Río de Janeiro el 18 de agosto de 1801 por el corsario español mercante ‘Pilar’, de Jerónimo Merino”.

Ejemplo (iii):

Así relata Cárdenas, testigo presencial del nacimiento y primeros días del Colegio:

En consideración al estado religioso no sólo de Chiloé sino de las otras provincias australes, el Presidente de la República, que lo era a la sazón el General D. Joaquín Prieto, y su primer Ministro D. Diego Portales, de acuerdo con la autoridad eclesiástica, determinaron enviar a Italia en busca de misioneros, ya que, como en lo pasado, no era posible recurrir a España.

6. *Notas*

Todas las notas deben ir a pie de página, y no se aceptarán al final del artículo.

6.1. Libros: Se indica autor (nombre y apellidos, redonda alta y baja), [coma], título (cursivas, alta y baja), [coma] volumen, [coma], tomo, si existe esta subdivisión, entre paréntesis (en número romano o arábigo), [coma] editorial, [coma] lugar de edición, [coma] año, [coma] dato de edición (en número volado sobre el año), [coma] y página o páginas de la cita (221; 221-229; 221 y ss.).

Cuando se hace remisión a la edición moderna de una obra antigua, la cita sigue las mismas pautas anteriores, indicándose, entre paréntesis, el año de la primera edición.

Si la obra no indica año, se suple la ausencia con la abreviatura *s.d.* (*sine die*), y cuando no indica el lugar de edición, se suple con la abreviatura *s.l.* (*sine loco*).

Ejemplos:

Diego Barros Arana, *Historia Jeneral de Chile*, V, Rafael Jover, editor, Santiago, 1885, 157.

Fernando Retamal Fuentes, *Chilensia Pontificia. Monumenta Ecclesiae Chilensia*, I, (III), Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1998, 1315 y ss.

Fernando Campos Harriet, *Historia Constitucional de Chile. Las instituciones políticas y sociales*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1992, 289 y ss.

Alonso de Ovalle, *Histórica Relación del Reino de Chile* (1646), Santiago, 1969, 83.

6.1. Referencias de libros tomados de citas hechas por otro autor: Se recomienda evitarlas.

6.2. Artículos de revistas: Se indica autor (nombre y apellidos, redonda alta y baja), [coma] título (entre comillas, redonda alta y baja), [coma] nombre de la revista (en cursivas alta y baja), precedido de la preposición “en”, [coma] lugar, [coma] volumen y número, [coma] fecha, [coma] y página o páginas de la cita.

Ejemplo:

Julio Retamal Favereau, “El incidente de San Juan de Ulúa y la pugna anglo-española de fines del siglo XVI”, en *Historia*, Santiago, 5, 1966, 172-173.

6.3. Artículos publicados en obras colectivas: Se indica autor (nombre y apellidos), [coma], título del artículo (entre comillas, redonda alta y baja), [coma], nombre y apellidos del editor (precedidos de la conjunción “en” y seguidos de la abreviatura ed. entre paréntesis), [coma] título de la recopilación (en cursiva), [coma] editorial, [coma] lugar, [coma] fecha [coma] y página o páginas.

Ejemplo:

Isabel Cruz, “El traje como signo de los nuevos tiempos: la Revolución Francesa y la moda en Chile 1800-1820”, en Ricardo Krebs y Cristián Gazmuri (eds.), *La Revolución Francesa y Chile*, Editorial Universitaria, Santiago, 1990, 179-223.

6.5. Documentos de archivo: se indica el género de documento (carta, oficio, informe, memoria) autor, si lo hay o es pertinente, [coma] título del documento, si lo tiene (en cuyo caso va entre comillas), [coma] lugar y fecha, [coma] repositorio, [coma] archivo, [coma], serie, [coma] volumen o legajo (vol. o leg.), [coma] pieza (pza.), si corresponde, [coma] foja o fojas (fs.). Si los documentos no están foliados, se indica así: s.f.

Ejemplos:

Carta del gobernador Ustáriz al rey, Santiago, 10 de noviembre de 1712, Biblioteca Nacional de Santiago, Manuscritos Medina, vol. 175, fs. 205.

Informe del intendente de Maule Víctor Prieto al ministro del Interior, 15 de diciembre de 1887, en Archivo Nacional de Santiago, Archivo del Ministerio del Interior, vol. 1.411, fs. 161.

“Estado general de los valores y gastos que han tenido los ramos de Real Hacienda del Virreinato de Lima”, diciembre de 1789, en Archivo Nacional de Santiago, Archivo Gay-Morla, vol. 35, fs. 76.

6.6. Artículos de diarios o revistas: Se indica autor, si procede (nombre y apellidos), [coma] título (entre comillas), [coma] nombre del periódico (en cursivas), [coma] lugar de edición, [coma] fecha, [coma] página [coma] y columna o columnas si procede.

Ejemplo:

Luis Valencia Avaria, “La declaración de la independencia nacional”, en *El Sur*, Concepción, 1 de enero de 1968, 2.

6.7. Cita de textos legales y clásicos: se omiten los datos de la edición y se identifica la referencia por la división de la obra y no por la paginación. Tratándose de leyes recopiladas se indica primero el libro (en números arábigos), [coma] a continuación el título (en números arábigos), [punto] y finalmente la ley (en números arábigos).

Ejemplo:

Esa materia está cuidadosamente regulada en la ley 2,12.1 de la Recopilación de Leyes de Indias de 1680.

6.8. Documentos publicados en colecciones: se indica autor (nombre y apellidos), si procede, [coma] título (entre comillas) o descripción del documento,

[coma] lugar, [coma] fecha, [coma] y colección de donde procede, con las referencias completas de acuerdo a la forma de citar los libros.

Ejemplo:

“Sobre el nuevo Tribunal de Administración del Ramo de secuestros”, Santiago, 4 de febrero de 1816, Archivo Nacional de Santiago, Archivo de la Contaduría Mayor, Toma de Razón, No. 23, en *Archivo de don Bernardo O’Higgins*, Editorial Universidad Católica, Santiago, 1959, XIX, 243-244.

6.9. Documentos obtenidos de la internet: se cita la dirección exacta y la fecha en que fue consultada, y se la copia de la página web de donde procede la información.

Ejemplo:

Ángel Soto, “América latina frente al siglo XXI: llegó la hora de reformas institucionales”, en [www.bicentenariochile.cl/fondo\\_datos/articulos/asoto/SOTOAMERICLATINA.pdf](http://www.bicentenariochile.cl/fondo_datos/articulos/asoto/SOTOAMERICLATINA.pdf), 10-3-2004.

6.9. Entrevistas: se indica el nombre completo del entrevistado, [coma] lugar [coma] y fecha de la entrevista [coma] y nombre del entrevistador, si es persona diferente del autor. Si la entrevista está publicada, la referencia se completa indicando el correspondiente libro, diario o revista, de acuerdo a las pautas usadas para éstos.

Ejemplo:

Entrevista a Gabriel González Videla, Santiago, 12 de julio de 1971 (Gonzalo Vial).

## 7. *Abreviaturas para notas*

7.1. Cuando la cita repite la referencia inmediatamente anterior se utiliza la abreviatura *Ibid.* Si se trata de la misma obra pero la cita remite a otra página, se pone *Ibid.* y el número de la página.

7.2. Cuando se repite una obra citada anteriormente, después de varias citas de otros autores, se indica el apellido del autor, seguido de la abreviatura *op. cit.* y la página de la cita.

7.3. Cuando se repite una referencia citada en una nota anterior no contigua se indica el apellido del autor seguido de la abreviatura *loc. cit.*, sin indicar el número de página.

7.4. Cuando se repite la referencia de una obra citada anteriormente, de cuyo autor se ha citado otra publicación, se reemplaza la expresión *op. cit.* por un título corto.

Ejemplos:

Campos, *Historia*, 121.

Campos, *Sufragio*, 45.

7.5. Cuando la cita o idea a que se refiere la nota se encuentra en varios lugares o a lo largo de la obra, se reemplaza la página por la expresión *passim*.

7.6. Cuando se quiere remitir al lector a otra parte del trabajo se usa la abreviatura *cfr.* (confrontar), indicando si es antes (*supra*) o después (*infra*), y la página. Esta expresión se usa también para hacer referencia a una opinión diferente a la citada en la nota.

#### 8. *Abreviaturas en el texto*

Las abreviaturas utilizadas en el texto y en las notas se explicarán en una tabla que irá al comienzo del artículo. Además, la primera vez que se haga referencia a un archivo o a una revista de uso frecuente se pondrá el nombre completo de aquél o de ésta, indicándose a continuación y entre paréntesis la sigla, precedida de los términos “en adelante”.

Ejemplo:

Obligación de José Urquieta a favor de Samuel Haviland, 27 de junio de 1832, en Archivo Nacional de Santiago, Archivo Notarial de Vallenar (en adelante, ANS. NV) 8, No. 2, fs. 3.

#### 9. *Bibliografía*

Si el trabajo incluye una bibliografía con los libros y artículos más destacados, éstos se citan en orden alfabético de apellidos de los autores. En el caso de los artículos se indica la paginación completa de ellos. Cuando se citan varios traba-

jos de un mismo autor, a continuación del primero se pone una línea continua en lugar del nombre. La bibliografía irá al final de la colaboración.

*10. Presentación de cuadros estadísticos, mapas e iconografía*

Los cuadros estadísticos y los diagramas deben numerarse correlativamente en el orden en que aparecen en el texto. La referencia a ellos en el texto se hará citando ese número. Cada cuadro o diagrama debe ir precedido de una leyenda que indique el número del mismo y la materia a que se refiere. Las ilustraciones, mapas y fotografías deben llevar un título o una leyenda identificatoria.

*11. Reseñas*

Las reseñas no podrán exceder de cuatro páginas, es decir, de 10 mil 800 caracteres, con espacios, aproximadamente. Precederán al texto de la reseña los apellidos y el nombre del autor o autores, en redonda alta y baja [coma]; el título de la obra, en cursiva alta y baja [coma]; editorial [coma] y los datos de la edición [punto]. El nombre del autor de la reseña irá en cursiva alta y baja.

## ÍNDICE

Presentación	7
--------------	---

### ESTUDIOS

Juan Ricardo Couyoumdjian: <i>Chile y Magallanes 1520-2020</i>	11
José Ignacio González Leiva: <i>Contribución del viaje de circunnavegación de Magallanes - Elcano al cambio de la imagen cartográfica del mundo</i>	33
Mateo Martinic B.: <i>La cruz y la jurisdicción territorial. Consideraciones sobre la presunta posesión realizada por Fernando de Magallanes en el Puerto de las Sardinias (noviembre de 1520)</i>	59
Rodrigo Moreno Jeria: <i>Alonso de Ovalle S. J. y el Estrecho de Magallanes: el mapa visionario de un criollo del siglo XVII</i>	69
Jorge Ortiz Sotelo: <i>Naves y Náutica en la Era de los Descubrimientos</i>	93
María Ximena Urbina: <i>Del Mar del Sur al estrecho de Magallanes: el primer contacto español con el islario del Pacífico austral, 1553-1558</i>	125

### NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

Stefan Zweig, <i>Hernando de Magallanes. Historia de la primera vuelta al mundo</i> . Traducción y notas de Pablo Huneeus. Editora Documenta Ltda., Santiago, 3ª edición, Talleres de Salesianos Impresores, Santiago, 2018. 332 páginas.	
Sergio Carrasco Delgado	163
Diego Hurtado, <i>Las palabras no se las lleva el viento. Lenguajes políticos y democracia durante el gobierno de la Unidad Popular (1970-1973)</i> , Santiago, Centro de Estudios Bicentenario, 2019. 430 páginas.	
Joaquín Fernandois	165

ÍNDICE

Alberto Mayer Ueberrhein, <i>El Tratado de 1904. Cuando Bolivia no tuvo mejor opción</i> , Santiago de Chile, Legatum Editores, 2018. 258 páginas.	
Cristian Garay Vera	169
Enrique Brahm García, <i>Carlos Ibáñez del Campo. El camino al poder de un caudillo revolucionario</i> , Santiago de Chile, Centro de Estudios Bicentenario, 2020. 455 páginas.	
Cristian Garay Vera y Froilán Ramos Rodríguez	171
Luz María Méndez Beltrán, <i>Cultura y Sociedad en Chile. Nuevas miradas a los siglos XVI, XVII y XVIII</i> , Santiago, Editorial Universitaria, 2019. 249 páginas, ilustraciones.	
Adolfo Ibáñez Santa María	172
Manuel Salas Fernández, <i>La formación jesuita de Alberto Hurtado. De Chillán a Lovaina, 1923-1936</i> , Ediciones Universidad Alberto Hurtado, Santiago de Chile 2018. 405 páginas.	
Adolfo Ibáñez Santa María	174
Fernando Venegas Espinoza, <i>Estado y sociedad. Construcción de espacios en contextos locales: Limache, 1860-1960</i> , Volumen 1, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2019. 638 páginas y Volumen 2, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2019. 525 páginas.	
Leonardo Mazzei de Grazia	175
Andrea Botto, <i>Catolicismo chileno: controversias y divisiones (1930-1962)</i> , Santiago, Ediciones Universidad Finis Terrae, 2018. 446 páginas	
Alejandro San Francisco	179
Cesare Letta e Simonetta Segenni (a cura di), <i>Roma e le sue province. Dalla prima guerra punica a Diocleziano</i> , Carocci editore, Roma 2015. 319 páginas.	
Alejandro Bancalari Molina	184
Academia Chilena de La Historia	191
Nota Necrológica	207

### NOTA NECROLÓGICA

Estando en prensa este número del Boletín, hemos tenido que lamentar el fallecimiento de dos destacados académicos: José Miguel Barros Franco y Horacio Aránguiz Donoso. Expresamos nuestras condolencias a sus respectivas familias e informamos que los homenajes a estos distinguidos académicos serán publicados en el próximo número del Boletín correspondiente al año 2020.

El Director

Se dio término a la impresión de este tomo del  
Boletín de la Academia Chilena de la Historia  
en el mes de diciembre de 2020 en los  
talleres de Equipo Gráfico Impresores,  
Carmen 1985, Santiago de Chile.

*LAUS DEO!*