

LAS EXPLORACIONES DEL ESTRECHO DE MAGALLANES POR EL CAPITÁN DE NAVÍO DON ANTONIO DE CÓRDOBA Y LASSO DE LA VEGA*

Su primer viaje (1785-1786) (1); su segundo viaje (1788-1789) (2).

Isidoro VÁZQUEZ DE ACUÑA
Marqués de García del Postigo

Primera parte

Antecedentes

Ante la controversia de los marinos respecto a las ventajas e inconvenientes de las vías interoceánicas australes del Imperio español en su sección del Reino de Chile, S.M. Don Carlos III decidió que se hiciesen estudios hidrográficos del estrecho de Magallanes. Como recordaremos, a los juicios favorables a esta ruta —como los de Byron y Bougainville— se oponían los adversos de otros navegantes —entre ellos Cook— que por circunstancias principalmente estacionales habían tenido malas experiencias o no habían podido ingresar en el estrecho. La opinión positiva de aquellos que recomendaban el canal interoceánico —en detrimento del estrecho de Le Maire y la ruta del cabo de Hornos, que comparativamente ofrecían más ventajas y comodidades náuticas— era debida principalmente a los abrigos interiores que jalonaban éste, los cuales ofrecían ocasión de abastecerse de alimentos frescos y, en consecuencia, de evitar el escorbuto. Bougainville dice al respecto: «A pesar de las dificultades que hemos experimentado, yo aconsejaré siempre que se prefiera el estrecho al cabo de Hornos desde el mes de septiembre a fines de marzo. En los otros meses, cuando las noches son de 16, 17 y 18 horas, tomaría el partido de pasar por la mar ancha». Además, era necesario para España contar con una cartografía propia y moderna de la vía interoceánica. Sólo se conocía la *Descripción geográfica y derrotero de la región austral magallánica*, dedicada a Carlos III,

(*) Proyecto de investigación (FONDECYT, 1940017/94 y 11970076/97) «Historia naval del Reino de Chile, 1520-1826» (inédito).

(1) Para la redacción de esta parte nos basamos fundamentalmente en la *Relación* compilada y ordenada por Vargas Ponce (1788).

(2) Para la redacción de esta segunda parte hemos recurrido al *Apéndice* de la *Relación* antedicha, también compilada por Vargas Ponce (1793).

que había publicado en 1690 el capitán Francisco Seixas de Lovera. Un siglo después, el juicio que dicha obra merecía no era de los mejores. Esta cita es muy franca y explícita sobre el particular: «Todo corresponde a esta triste época en la que en tan deplorable estado estaba el poderío como el saber de la monarquía. Lo pomposo y mal desempeñado del título, lo crudo de la erudición, lo impertinente de mucha parte de su doctrina, lo superficial de sus conocimientos (...) Aunque Seixas pasó tres veces el estrecho de Maire, jamás estuvo en el Magallanes, como ni en la mayor parte de la región austral que describe; y así su diminuta noticia es tomada de otros, y generalmente de los mismos extranjeros que baldona; y por lo mismo es de muy poco aprecio esta obra, que después de la de los Nodales era la única que contenía el Derrotero del Magallanes» (3). Las anotaciones de Ladrillero y las relaciones y cartografía de Sarmiento de Gamboa enmohecían en el desuso a causa del secreto de Estado, de tal modo que eran más conocidos aquellos levantamientos confeccionados por extranjeros, los cuales, por añadidura, acostumbraban ser súbditos de naciones enemigas de España.

En conexión con el permanente interés del rey Carlos III por engrandecer su marina, estaba el avance de las ciencias, muchas de las cuales tenían una aplicación práctica en el arte de la navegación y revertían en un mejor conocimiento de la geografía de las posesiones ultramarinas, todo lo cual contribuía a que España no perdiera sitio en la competencia en que estaban empeñadas las potencias europeas. Conocer es poder y poder es supremacía en el concierto internacional. España, pues, no podía quedarse a la zaga de lo que Francia e Inglaterra estaban haciendo y, en un notable esfuerzo, la Corona borbónica competía con denuedo, continuando lo que con mayor o menor celo habían efectuado sus antecesores desde el descubrimiento colombino. Conviene recordar aquí que durante el siglo XVIII alcanzaron a unos sesenta los viajes científicos a América (4), de los cuales 32 se efectuaron durante el reinado de Carlos III. Promovidos en su totalidad por razones políticas, dentro de programas tendentes a potenciar socioeconómicamente regiones subdesarrolladas o casi desérticas, todos alcanzaron sus objetivos. Por lo demás, tales expediciones debían servir para delimitar con nitidez las zonas de soberanía española de los territorios de otras potencias a través, entre otros medios, de un mejor conocimiento hidrográfico y náutico de las rutas de navegación. Por añadidura, estos viajes, en los que se acopiaron datos en que sustentar una moderna cartografía, se saldaron con un más acabado conocimiento de la flora, la fauna y los nativos de la zona, y del estado en que se encontraban las instalaciones y súbditos de Su Majestad.

La expedición para explorar la ruta magallánica se puso a cargo de un experimentado marino que, además de sus dotes personales, poseía sobrados conocimientos en hidrografía y cosmografía, pues a los adquiridos en la Real

(3) Vargas Ponce, 1788, p. 272.

(4) Ángel Guirao cuantifica 63. GUIRAO, Á.: «Clasificación de las expediciones españolas a América durante el siglo XVIII, según su finalidad y disciplina científica», en *La Real Expedición Botánica a Nueva España, 1781/1803*. Madrid, Real Jardín Botánico, CSIC, 1987, pp. 17-24, cit. de Francisco de Solano (1988, p. 146).

Academia de Guardias Marinas había añadido lo aprendido en el Real Observatorio Astronómico de Marina de Cádiz. Nos referimos a don Antonio de Córdoba y Lasso de la Vega.

Don Antonio de Córdoba y Lasso de la Vega

Provenía este oficial de una familia que dio muchos marinos a la Real Armada, los cuales, por otra parte, celebraron alianzas matrimoniales con damas hijas de marinos que alcanzaron elevados grados y pertenecieron a las órdenes militares, lo que acrisoló aún más la nobleza de sus linajes. Había nacido en Sevilla en 1740 del connubio de don Antonio de Córdoba y Lasso de la Vega y doña María Josefa de Quevedo y Ugarte (5). Cuando tenía quince años de edad se le formó asiento de caballero cadete en la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz el 17 de marzo de 1755. Apenas adquirida la suficiente preparación, los caballeros cadetes recibían la práctica en buques de guerra, incluso participando en acciones bélicas. Y así, don Antonio actuó al corso en el Mediterráneo contra los piratas argelinos. Cuando, en 1759, el rey de Nápoles y Sicilia iba a ser entronizado en España como Don Carlos III, le tocó embarcarse —debido a la «excelente educación y modales elegantes» que poseía (6)— en el navío de la escuadra *Soberrano*, de 74 cañones, recientemente botado en los astilleros de Ferrol y entonces bajo el mando del capitán de navío don Isidoro García del Postigo y Prado. Sirvió luego a las órdenes de un sobrino del anterior, don García del Postigo y Manrique de Lara, tercer marqués de García del Postigo, al que sucedió en la conducción de la galeota *Golondrina*, de tres cañones, al morir éste en un combate contra otra argelina de 22 bocas de fuego, cerca de Ibiza, el 7 de septiembre de 1765 (7).

Siguió prestando servicios y ganó grados y experiencia en el Mediterráneo, Atlántico, Caribe y Pacífico. Participó en la expedición del marqués de Casa Tilly en la toma de la isla de Santa Catarina y Colonia de Sacramento (1776-1777), comandando el transporte *Marte*. Su hoja de servicios, muy nutrida, incluía tres viajes a Sudamérica.

El alistamiento de la expedición fue encargado al brigadier don Vicente Tofiño y San Miguel, comandante naval de Cádiz. Este oficial era un destacado matemático e hidrógrafo bajo cuya dirección se confeccionaba el *Gran Atlas Marítimo de las costas de España* —en realidad, un derrotero actualiza-

(5) Se usaron los apellidos Córdoba y Lasso de la Vega, unidos varias generaciones como apellido paterno. El abuelo de la filiación de baronía era don Juan de Córdoba y Lasso de la Vega, alcalde noble de Palomares y maestrante de Sevilla, y el bisabuelo, Garcilaso de la Vega, caballero de Santiago (Válgoma, 1944, t. II, pp. 95 y 187). Ramírez Rivera (1986, p. 48), basándose en no sabemos qué fuente, hace al marino que nos ocupa hijo de don Antonio Fernández de Córdoba y de doña Francisca Lasso de la Vega.

(6) Museo Naval, «Minuta para la Elección de los Caballeros Oficiales de la Real Armada que acompañan a S.M.C. en el viaje desde Nápoles». Madrid, diciembre de 1758.

(7) Vázquez de Acuña, 1974, t. II (inédito).

do—, tarea que hizo con tal rigor científico que su obra y su nombre pasaron a la posteridad. Había sido director del Real Observatorio y profesor de la Academia de Guardias Marinas, y entre sus galardones y créditos se contaba el de ser miembro de la Academia de Ciencias de Lisboa y de la de París.

Tofiño brindó al comandante Córdoba toda su experiencia; y aprovechando éste que el capitán general de la Real Armada don Andrés Reggio y Branciforte había dejado a su arbitrio escoger sus colaboradores, seleccionó unos oficiales embebidos en «estudios sublimes de la náutica», es decir, expertos en astronomía e instrumentos, los cuales fueron los tenientes de fragata don Dionisio Alcalá-Galiano y don Alejandro Belmonte, y los guardiamarinas don Remigio de Bobadilla y don Eugenio de Cárdenas. Además, escogió a don Joaquín Camacho, piloto y cartógrafo de gran prestigio.

El instrumental científico que se eligió se componía de tres relojes de longitud, dos de ellos (núms. 15 y 16 de Berthoud) suministrados por el Observatorio de Cádiz, y el tercero (núm. 71 de Arnold) propiedad del teniente Belmonte. A los anteriores se sumaron quintantes y sextantes y un valiosísimo y raro barómetro marino que, desgraciadamente, se rompió al ser embarcado y al cual fue imposible reemplazar. Una colección íntegra de instrumentos importados de Londres por la misión del almirante don Jorge Juan, los cuales habían sido construidos por los especialistas más célebres de Inglaterra y en los que no se había escatimado gasto, completaban el equipamiento. A todo lo anterior, en fin, se agregó una biblioteca lo más completa que se pudo de relaciones de viajes a la región magallánica y Mar del Sur. Contribuyó a ella con el préstamo de ejemplares de su propiedad don Alejandro Malaspina, marino que años después seguiría la estela de la nave de Córdoba en un tramo de su periplo terráqueo. Por fortuna, la relación del viaje al estrecho de Magallanes de Pedro Sarmiento de Gamboa en los años 1579 y 1580 fue utilizada por el comandante Córdoba y posteriormente por Malaspina, como se dirá también más adelante (8).

Se contó para la cartografía con la confeccionada por el ingeniero francés Jacques Nicolás Bellin, en su corregida edición española, publicada en 1757.

La nave

Para efectuar la expedición se eligió la fragata de guerra *Santa María de la Cabeza*. De construcción francesa, con casco de madera sin forrar de cobre, desplazaba 400 toneladas y armaba 36 cañones. Bajo el mando del jefe de la expedición, capitán de navío don Antonio de Córdoba, iban 277 individuos, de los cuales 21 eran oficiales mayores; entre ellos son de destacar el capitán de fragata don Fernando de Miera como segundo (9); los tenien-

(8) El original de Sarmiento se guarda en la Biblioteca Nacional, Madrid, ms. 3102.

(9) Autor del «Diario del Capitán de Fragata (...) del viaje que ha hecho al reconocimiento del Estrecho de Magallanes en la fragata *Santa María de la Cabeza* mandada por el capitán de navío de la Real Armada don Antonio de Córdoba, 1785-1786» (129 ff.). Museo Naval, Madrid, ms. 1521. Sirvió para la *Relación*, junto a otros documentos, según puede apreciarse al compararlos.

tes de fragata don Dionisio de Alcalá Galiano, futuro mártir del combate naval de Trafalgar, y don Alejandro Belmonte, a quienes se debe «la mayor parte de lo que se dirá [en la *Relación*] de las producciones del Estrecho» (10); el primer piloto don Joaquín Camacho, hábil cartógrafo que ejecutó los planos particulares de puertos, bahías y ensenadas, secundado por don Antonio Castellanos. A ellos hay que sumar 2 capellanes, 30 soldados de infantería, 10 soldados de artillería, 20 oficiales de mar (suboficiales), 54 artilleros de mar, 66 marineros, 46 grumetes, 6 pajes, 3 individuos de provisión y 19 criados.

No existía en Cádiz una nave mejor. Su robustez, de la que dio sobradas muestras, la equiparaba con aquellas que anteriormente había empleado Cook. La experiencia de aquel notable marino británico fue muy bien estudiada por don Antonio de Córdoba, quien la aplicó en la preparación de su empresa haciendo hincapié en la sanidad y alimentación a bordo.

Para los levantamientos hidrográficos se llevaron más de cinco botes y lanchas. Se embarcaron víveres suficientes para ocho meses de navegación, y agua y leña para cinco. Como elementos de reposición iban anclas, cables, cabullería, mástiles, perchas y dos juegos de velas.

Todo estuvo listo para zarpar el 8 de octubre de 1785, levándose anclas a la mañana del día siguiente, con la derrota puesta en cabo Blanco.

La navegación

Ningún percance enturbió la travesía hacia las islas Canarias, de modo que el 10 de octubre se avista la isla Grande y el pico del Teide, en la de Santa Cruz de Tenerife. Continuó la derrota con poco viento, sirviendo de distracción en la lenta travesía la vista diaria de peces voladores y el ir y venir de toninas y bobitos. Entre calmas, bonanzas y brisas, el 21 de noviembre se avistó el navío de la flamante Compañía de Filipinas denominado *Los Placeres*, con el que se intercambiaron noticias, cálculos de posición y visitas de cámara. El 11 de diciembre se advirtieron dos fuertes y cortos golpes en la fragata, que se atribuyeron, por la experiencia de algunos tripulantes, a un temblor en el continente americano. Aquel mismo día murió «de cólico» el marinero Alonso Mateo, cuyos restos fueron hundidos en el mar, y se divisó Cabo Blanco. Pocos días más tarde comenzaron a verse ballenas, lobos e innumerables aves marinas, a medida que se avanzaba hacia el sur con la costa a la vista.

El día 19, después de reconocer siete mogotes que denominaron «Los Frayles», avistaron el cabo de las Vírgenes. Cuatro leguas al norte de él se dio fondo con el ancla «con un ajuste de tres cables en 28 brazas de arena fina y lamosa». Habían transcurrido desde la salida de Cádiz setenta días de navegación. «La tripulación gozaba de muy buena salud, y estaba deseosa de seguir adelante» por el estrecho magallánico, de cuya boca estaban tan próximos.

(10) Vargas Ponce, 1788, p. 290.

Apenas sumergida el ancla y puesto un bote en el agua, «se notaron grandes candelas en la costa que manifestaron la existencia de habitantes». No tardó mucho rato en tomar contacto con los aborígenes, que recibieron el bote en la playa aunque sin descabargar, al parecer por recelo. Estaban provistos de lazos y boleadoras. Unas bujerías que se les ofrecieron los serenaron «y admitieron al instante el convite de venir a bordo».

Uno de los indios, de «estatura regular», hablaba algo de castellano; tal indio se refirió al capitán Viedma y al piloto Bernardo Tafor, por lo que se coligió había tenido bastante comunicación con los establecimientos españoles de la costa patagónica. Su atuendo consistía en «un poncho de pañete de los que se fabricaban en la provincia del río de la Plata, y su traje era el mismo que usan los criollos de la América Meridional». Una manta de pieles de guanaco se añadía a lo anterior. El indio, que dijo llamarse Francisco Xavier, mandaba a un compañero de elevada estatura (aproximadamente 1,94 m), dueño de un machete con vaina de bayeta cuya hoja llevaba una inscripción en mayúsculas que rezaba: «Por el Rey Carlos III». Invitados a ello, fumaron tabaco, en la mesa usaron diestramente el tenedor y la cuchara, pero rechazaron el vino y el aguardiente. Pernoctaron a bordo y fueron dejados amistosamente en tierra al día siguiente. Éste fue el primer contacto del comandante Córdoba y su gente con habitantes de la Patagonia.

El día 22 de diciembre de 1785, la *Santa María de la Cabeza* penetró en el estrecho de Magallanes, «llevando la lancha por la proa aparejada como balandra para que advirtiese la cantidad del fondo» de las proximidades del cabo de las Vírgenes, ante la expectación de los indios, que miraban las maniobras desde la costa. Nuevos contactos fueron entablándose, según se anota en la *Relación*, los cuales resultaron muy valiosos etnográficamente y permitieron verificar que en los indios ya se daba una cierta aculturación, como evidenciaban sus vestimentas, lengua y armas, y el hecho de que utilizasen perros y cabalgaduras, lo que acusaba contactos más frecuentes con los establecimientos españoles de la costa atlántica.

Debido a las desfavorables condiciones meteorológicas, debióse desandar lo avanzado desde la bahía de la Posesión, por lo que hubo que salir del estrecho el 1 de enero de 1786. Fondeó la fragata al abrigo del cabo de las Vírgenes. Al día siguiente se renovó la travesía del estrecho de Magallanes. El 8 de enero pudo ser un día catastrófico, pues el viento oesuroeste «arrojó a la fragata sobre la restinga que sale al O. del islote de Santa Magdalena, entre los yerbales que se hallan en casi todos los bajos del estrecho, conocidos por nuestros marineros con el nombre de cachiyuyo, y llamado por los naturalistas *Focus Giganteus Antarticus*». Así nos enteramos de que esta alga, cuyo nombre quechua significa «yerba salada», había adquirido carta de naturaleza en el lenguaje marineramente español de la época. Continúa la *Relación* indicando que «para no decaerse más y más sobre la restinga era precisa la mayor fuerza de la vela». Diestras maniobras de aquellos arriesgados marineros lograron sacar de ese atolladero a la fragata, próxima a un bajo que había reconocido el capitán inglés Wallis en 1766.

Continuóse la navegación sin mayores tropiezos hasta el 18 de marzo. Durante este lapso se reconocieron los principales puntos geográficos entre Vírgenes y cabo Lunes (bahía San Gregorio, ancón de Santa Susana, isla de Santa Isabel, islotes de Santa Magdalena, Punta Santa María y puerto Hambre), de todos los cuales se levantaron cartas. Allí repararon las averías de la nave e hicieron provisión de agua fresca, alimentos y leña, ésta muy abundante. También encontraron «una especie de apio silvestre, una especie de espinaca que los ingleses califican de antiescorbútica, y en todas partes se encuentran murtina y la corteza de Winter; y aunque haya aves terrestres y acuáticas, por su poco número no suministran un refresco ventajoso». Se arribó el 30 de enero a bahía Gastón, para recorrer luego bahía Francesa, bahía San Antonio, bahía Valdez, cabo San Isidoro, bahía Valcárcel, cabo Froward, bahía Cabo Galán, y las puntas de Santa María y Santa Ana. En la primera encontraron unos indios muy diferentes de los anteriores, «cuya desnudez, hedor y estupidez hacían se mirasen con tanto horror como compasión, efectos naturales de la vida de estos infelices que viven en suma miseria, y en que ellos parece están contentos, sin duda por la corta extensión de sus ideas, pues careciendo de bienes que no conocen, no los echan de menos».

Continuaron a bahía Gastón, donde se acercaron siete canoas con unos 63 indios de ambos sexos y niños que daban «voces formidables»; luego se tocó en los puertos de San Miguel, San Simón y Santa Bárbara, y en la isla de San Cayetano y el puerto de San José, explorándose además varios canales para verificar si existía una posible salida al Pacífico, la cual no se encontró por aquellos parajes. Para los trabajos hidrográficos se utilizó la embarcación mayor de la fragata y algunos botes. Los exploradores armaban campamentos, lo que redundó en un mejor estado de la salud de éstos según quedó demostrado en aquel clima lluvioso e inclemente, pero sano.

Al laberinto de islas aledañas a la bahía de San Simón (53° 55' / 72° 00') se le bautizó como «archipiélago de Córdoba». Por añadidura se descubrió un canal que desemboca en el océano Pacífico y que, «combinadas todas las noticias, no podía dejar de ser el que Marcant denominó de Santa Bárbara». El archipiélago a día de hoy responde a otro nombre, pero otras denominaciones de la toponimia de la zona recuerdan a don Antonio de Córdoba: una isla (53° 08' / 73° 30'), un paso (53° 09' / 73° 29') y una península (53° 20' / 72° 50').

Durante esta expedición se encontró una botella que contenía un pliego escrito en latín, dejado por el conde de Bougainville en 1760. Se recogió el mensaje e, imitándose al francés, se depositó otro recipiente similar, con una carta en español donde se relató la comisión y obras que el comandante Córdoba había realizado, acompañándose de una nómina de sus principales participantes. Se bautizó el punto del depósito con el nombre de «Cerro de la Cruz», por haberse erigido una en su cúspide.

Cumplida la tarea principal, cual era el reconocimiento del estrecho hasta cabo Lunes, adonde se había arribado con todo éxito, el comandante Córdoba

convocó una junta de oficiales en la que se decidió emprender el regreso, de suerte que, el 10 de marzo, se dio por finalizada la expedición. Considerándose cumplido el objetivo principal de la comisión, la proximidad del invierno en aquellas lejanísimas tierras de crudelísimo clima aconsejaba partir. Había permanecido la *Santa María de la Cabeza* treinta y nueve días en puerto Galán o de San José (Gallant, 53° 42' / 72° 00'), «con una oposición tan constante de vientos, que hubiese sido imposible adelantar en el estrecho».

En la fecha expresada se puso proa a la boca oriental, para emprender el viaje de regreso a España y no hacer peligrar la fragata en una época de clima tan adverso. En la navegación de retorno, dentro del estrecho y rumbo al este, se sufrió un fuerte temporal y mareas de esa dirección que dificultaron sobremanera la llegada al cabo de las Vírgenes, adonde no se arribó hasta el 18 de marzo.

Sin mayores obstáculos se efectuó por lo demás el viaje de vuelta, durante el que se continuaron los cálculos astronómicos y otras observaciones científicas y de la marcha de los relojes, ninguno aceptable por la imperfección de sus mecanismos. Arribóse a Cádiz el 11 de junio de 1786. Como aspecto anecdótico añadiremos que, después de avistar las costas de la Ascensión y de Fernando de Noronha, se cruzaron con la fragatilla negrera *Fany*, de pabellón británico, que desde Angola llevaba sus piezas a Barbados. A su capitán se le compraron 20 libras de tabaco, lo que satisfizo a los ansiosos tripulantes fumadores, que pudieron entregarse a su vicio después de mucho tiempo ayunos de él (11). El coste en vidas fue bajísimo, señal de lo bien organizada que había estado la empresa; solamente fallecieron, de un total de 275 hombres, tres marineros, y uno de ellos de una sífilis contraída antes del viaje. Don Antonio de Córdoba había vencido muchas dificultades, incluso el temible azote de los navegantes de otrora: el escorbuto. Dicha enfermedad afectó tan sólo al citado comandante y a otras dos personas que arribaron enfermas de cuidado, así como a otros 16 tripulantes que apenas fueron tocados por aquel mal; todos se restablecieron prontamente tras desembarcar, al consumir legumbres y alimentos frescos ricos en vitamina C, elemento cuya carencia provoca aquella enfermedad, según se descubrió posteriormente.

(11) El autor de la *Relación* piensa que «sería utilísimo se embarcase tabaco de cuenta del Rey en las largas campañas, y que se suministrase bajo el régimen que se creyese más arreglado a los individuos que lo pidiesen. De este modo —agrega—, se evitarían en parte los muchos contrabandos que se hacen de este género, y las descompasadas usuras con que se vendía a bordo cuando escasea, no pudiendo el comandante ni oficiales atajar estos desórdenes, pues los primeros que niegan estos hechos son los mismos a quienes los usureros sacrifican. El que conoce el carácter del marinero —finaliza— sabe muy bien lo que es capaz de posponer al logro de la menor de sus ideas o gustos».

Los frutos de la expedición

Pueden agruparse en los acápite siguientes:

1, observaciones astronómicas y mediciones geodésicas; 2, levantamientos cartográficos; 3, elaboración de diarios, informes y descripciones atinentes a las ciencias naturales, físicas, climatológicas y etnográficas (12).

1. Observaciones astronómicas y geodésicas

Se efectuaron diariamente, durante los ocho meses y dos días que duró la expedición, confeccionándose tres tablas sobre *a)* el estado del termómetro de Reamur; *b)* la situación de la fragata a las doce horas del día, desprendiéndose de ella la alteración de la estima en rumbo y distancia, y *c)* las mutaciones del tiempo y algunas alteraciones de la aguja, determinando el lugar donde se observaron.

Para todas estas experiencias se utilizaron los relojes e instrumentos. Un capítulo muy importante fue la medición de la longitud, para la exacta fijación de los lugares geográficos con miras al levantamiento de cartas y mapas precisos que procurasen una navegación segura.

2. Levantamientos cartográficos

Correspondientes a las áreas de litoral desde puerto Deseado hasta la mitad occidental del paso magallánico en su curso principal. Además, se dibujaron planos particulares de bahías, puertos y ensenadas. Se preocuparon de ello varias comisiones de trabajo compuestas por el capitán de fragata don Fernando de Miera, y los tenientes de igual rango don Dionisio Alcalá Galiano y don Tello de Montilla, el alférez de navío don Joaquín Blanco, el primer piloto don Joaquín Camacho, el segundo don Antonio Castellanos y el pilotín de número don Antonio de Castro. Estos oficiales dibujaron 62 planos, de los cuales se hizo una selección para, por último, publicar sólo 15 en la *Relación*. El resto se conserva en el archivo del Museo Naval de Madrid (13).

El esfuerzo desplegado por aquellos oficiales de marina españoles y las anotaciones del derrotero permitieron trazar la *Carta esférica de la parte sur de la América meridional, en la cual se ha colocado el estrecho de Magallanes por el resultado de la última expedición y los demás puntos según las mejores noticias de los viajeros antiguos y modernos que los han reconocido. Año de 1788.*

(12) Para los detalles, además de la *Relación*, véase Ramírez Rivera, 1988, vol. 5, núm. 1, pp. 56-57, y del mismo autor, su extensa obra de 1990.

(13) Medina (1889/1952, núms. 184-230, pp. 162-168) se refiere a las 47 cartas restantes.

Dicho mapa trae en recuadros especiales planos de las bahías de Buen Suceso y de Soledad y del puerto de Año Nuevo. No se registra quién fue su grabador. Todas las cartas fueron revisadas y grabadas, de orden del monarca español, por el cosmógrafo regio don Juan de la Cruz y Cano de Olmedilla —que las fechó en 1788— y, al buril, por el cartógrafo don Joaquín Pró.

La labor cartográfica, en la que se distinguió muy especialmente el primer piloto Camacho, con el respaldo de las observaciones astronómicas de los tenientes de fragata Alcalá Galiano y Belmonte, superó en calidad y exactitud a levantamientos anteriores, gracias al instrumental que llevó la expedición.

Otro mapa de proporciones que se acompañó en la *Relación* fue la *Carta reducida del estrecho de Magallanes, construida por el Comandante, Oficiales y Pilotos de la fragata de S.M. Sta. María de la Cabeza. Año 1788*.

A ésta hay que añadir el *Primer* y el *Segundo plano de varios puertos del estrecho de Magallanes levantado el año de 1786*, que contienen en recuadros lo siguiente: el primero, bahía de San Nicolás, Tres Bahías, Bahía Valcárcel, puerto Hambre, puerto San Miguel y bahía Gastón, puerto San Antonio y bahía Valdés; el segundo, laberinto de Córdoba y canal de Santa Bárbara, puerto Galán y bahía de Fuerte Escudo, bahía de Swallow o Baronesa, rada de Vacaro, bahía de Aristizábal y bahía de Solano. Ambos conjuntos fueron obra del buril de Joaquín Pró.

3. Diarios y relaciones informativas

Una vez ordenados de manera sistemática por el capitán de fragata don José de Vargas Ponce, se procedió a su lujosa y corta edición, titulada *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786. Extracto de todos los anteriores desde su descubrimiento impresos y MSS. y noticia de los habitantes, suelo, clima y producciones del estrecho. Trabajado de orden del Rey* (Madrid, Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, 1788). Confrontado con la portada hay un retrato al acero de Hernando de Magallanes, grabado por Ferdinand Selma en 1788 (14).

(14) Los papeles originales se encuentran en la colección Vargas Ponce del Museo Naval de Madrid. Ramírez Rivera supone que no fue el compilador, al no estar indicado ni en la *Relación* ni consignarse dicha comisión en la hoja de servicios y expediente personal de este distinguido marino, que fue académico de número de la Real de la Historia desde 1786, corporación de la que más tarde sería su director. Empero, Medina (1899 y 1963, p. 103) dice que la introducción que encabeza la obra, la cual no está firmada, es obra, como todo el volumen, de don José de Vargas Ponce. Oyarzún (1976, p. 233) sostiene que la noticia de los anteriores viajes al estrecho es de Vargas Ponce, así como la descripción de aquel paso y diversas observaciones sobre la navegación. Con bastante anterioridad, Barros Arana (1884-1902, t. VIII, p. 151, n. 30) y Fernández de Navarrete (1851, t. II, pp. 123 y ss.) son descalificados por Ramírez. A este divulgador le interesa atribuir la autoría principal a don Antonio de Córdoba, pero no lo demuestra, sólo lo presume. Sólo el derrotero es con absoluta certeza de este marino. Es de Vargas Ponce la descripción de aquel paso y diversas observaciones sobre la navegación. Arguindégui (1982, t. IV, p. 238) asevera que los documentos de la expedición se le entregaron

Es necesario advertir que la reseña de los 30 viajes anteriores al estrecho magallánico que se tratan en las 119 páginas de la segunda parte fue en su momento un aporte novedoso en España, ya que se dieron a conocer aquellos periplos cuya documentación se había mantenido en estricto secreto, aun cuando navegantes extranjeros habían explorado la región y publicado cartas y derroteros que hacían innecesario ese ocultamiento desde fines del siglo XVI.

Proviene de los diarios de los oficiales Galiano y Belmonte «la mayor parte de lo que se dirá de las producciones del Estrecho» (15). Fueron ellos quienes estudiaron el terreno, describiendo su geografía e hidrografía, aventurando hipótesis de acuerdo con las creencias científicas de aquel siglo respecto a la formación y antigüedad de aquella parte del globo. Estiman la calidad de la tierra, la climatología y la temperatura por días del mes (desde el 15-12-1785 al 17-3-1786), altura del termómetro, situación en que se hallaba la fragata y circunstancias de la atmósfera, humedad, flora (entre las plantas destaca el «apio silvestre o Persil de Macedonia, de un gusto regularmente agradable», de propiedad antiescorbútica), productos del mar y fauna (guanacos, zorrillos, caballos, perros cimarrones, aves, avestruces de tipo americano, que los indígenas llaman «tuyu», corzos, ballenas, lobos marinos, búfeos, etc.); finalmente, recogen interesantes datos etnográficos de los habitantes de las tierras patagónicas y fueguinas del estrecho. De los patagones se hace un acabado estudio sobre el mito de su estatura gigante, exageración que proviene del fantasioso Pigaffeta y del clérigo Arizaga, de la expedición de Loaysa, y a la que dio pábulo el cronista Fernández de Oviedo en su *Historia*. En la *Relación* se acota (p. 327) «y crecido que sea el número de los crédulos, no se hallará ningún marino español que como testigo ocular haya apoyado esta impostura». Al contrario, los que «agigantaron» la talla fueron ingleses y, sobre todo, holandeses.

A fines del siglo XVIII, los miembros de la expedición de Córdoba comprueban que los naturales están muy aculturados por el contacto con los españoles que habían expedicionado por los ámbitos patagónicos, ya que se había producido un sostenido aunque lento influjo desde Chiloé y Buenos Aires.

Conclusiones

En el capítulo VIII de la *Relación*, titulado «Resolución del problema de la navegación que se debe preferir para la Mar del Sur», se abunda en las dificultades que ofrece el estrecho magallánico. El objetivo principal, comprobar si se trataba de una ruta más propicia que la del estrecho de Le Maire y cabo de

a Vargas Ponce (cita entre comillas) «para su trabajo, ordenamiento y posterior publicación, por orden del Rey», sin que explique de dónde obtuvo esta cita. Aunque ese autor registra algunas inexactitudes respecto al tiempo que Vargas Ponce trabajó en aquellos papeles (dice que lo hizo «por años», cuando tales años, a lo más, fueron dos), nos refiere que en la biblioteca que conservan los descendientes del Dr. Alberto Doderó, en Buenos Aires, se guarda el original del diario de navegación que llevó Alcalá Galiano, manuscrito compuesto de 202 folios y dos cartas.

(15) Vargas Ponce, 1788, p. 290.

Hornos, se cumple, al recomendarse por Córdoba su exclusión. Este marino opina con conocimiento de causa que «ni aun en tiempo de verano, única estación en que debe intentarse el paso a la mar del Sur» es conveniente atravesar el canal interoceánico. Y agrega: «Sería una temeridad elegirlo para el paso del Sur a todo buque, y con mucha más razón a los mercantes, que siendo de peores calidades, no tan bien condicionados, con tanta menos tripulación, sería cuasi cierta la desgracia total de la mayor parte».

Apoya su tesis recordando que el paso por el freo había sido abandonado por españoles, ingleses, franceses y holandeses, hasta el punto de que «en 268 años corridos desde su descubrimiento aún no llegan a 30 las quillas que con seguridad se sabe han arado sus aguas, estando tantas veces próximos a no salir de ellas». Aparte de la experiencia personal recién vivida, acude a la opinión del capitán Cook, quien a su vez recurrió a las de Wallis y Carteret y a la de los hermanos Nodal. Por tanto, lo anterior aconseja emprender la ruta del cabo de Hornos pues, si bien hasta entonces había presentado el inconveniente «de la mortandad de las tripulaciones» por el escorbuto, tal impedimento era fácilmente solventable con alimentación, ropa y saneamiento adecuados. Así pues, Córdoba disiente de Byron y de Bougainville, que eran favorables al paso magallánico en determinadas circunstancias.

Córdoba recomienda trasladar el establecimiento de las Malvinas a Tierra del Fuego o a la isla de los Estados. Existía allí la ventaja de haber leña abundante, agua y víveres, y estima como lugar óptimo de asentamiento para una estación de salvamento y refresco la bahía del Buen Suceso o, en su caso, la isla de los Estados, preferentemente en puerto de Año Nuevo. Cualquiera de estas dos soluciones, estimaba don Antonio de Córdoba, redundaría en unas tripulaciones frescas y vigorosas, requisito insoslayable para resistir los trabajos de la ruta del cabo de Hornos.

Pese a todas las observaciones y conocimientos adquiridos en este viaje, la Corona determinó que la exploración había quedado inconclusa desde cabo Lunes hasta el océano Pacífico, y que tal exploración debería completarse en una nueva comisión.

Segunda parte

La expedición de los paquebotes Santa Casilda y Santa Eulalia (16)

Como se dijo anteriormente, la primera expedición del capitán de navío don Antonio de Córdoba y Lasso de la Vega dejó pendiente de exploración la parte occidental del estrecho de Magallanes —es decir, la comprendida entre los cabos Lunes (Monday, 53° 10'/73° 23') y Pilares (Pilar, 52° 43'/74° 44')— y sin reconocer el canal de San Jerónimo. Ante el exitoso resultado del primer viaje, el Ministerio de Marina resolvió enviar una nueva misión que termina-

(16) Véase n. 2.

ra lo tan auspiciosamente iniciado. Para mandarla volvió a designarse a don Antonio de Córdoba, quien aceptó el nombramiento a pesar de su quebrantada salud. Corría entonces el mes de marzo de 1788.

Las naves

Pese al buen resultado que había dado la fragata *Santa María de la Cabeza*, para esta ocasión se prefirieron dos paquebotes gemelos, el *Santa Casilda* y el *Santa Eulalia*, que se utilizaban en el correo marítimo de Indias. Poseían suficiente capacidad de alojamiento, resultaban muy gobernables, tenían un calado escaso y eran resistentes y de óptima construcción.

El *Santa Casilda*, nave capitana, de 230 toneladas, tenía el casco forrado de cobre y artillaba 16 cañones de a ocho. Su comandante era el jefe de la expedición, secundado por los tenientes de navío don Miguel de Zapiáin, don José de Gardoqui y Jaraveitia y don Cosme Damián de Churruca y Elorza, del equipo del brigadier Tofiño encargado de confeccionar el *Atlas hidrográfico de España*. Los dos primeros habían participado en la primera expedición y el tercero se distinguió años después por su heroísmo en el combate de Trafalgar (1805), donde perdió la vida. Participaban como pilotos don Lorenzo Varaco, don Francisco Sánchez y don José Díaz Portali. La dotación total era de 113 individuos, entre los que se incluían, además de los citados, 4 tenientes de fragata, 1 alférez de navío, 1 alférez de fragata, 2 guardiamarinas, 1 contador, 1 capellán, 1 cirujano, 1 pilotín, 12 oficiales de mar (suboficiales) 19 artilleros, 20 marineros, 6 grumetes, 17 soldados y 18 criados.

El *Santa Eulalia*, paquebote gemelo del anterior, iba comandado por el capitán de fragata don Fernando de Miera, segundo de Córdoba en la primera expedición, a quien asistían los tenientes de navío don Francisco Xavier de Uriarte y don Antonio de Mendoza, y tres tenientes de fragata, entre ellos don Ciriaco de Cevallos, que había participado en el equipo de los que confeccionaban el *Atlas de España*; a los anteriores su unían 3 alféreces de igual clase, 2 guardiamarinas, 1 contador, 1 capellán, 1 cirujano (17), 2 pilotos, 1 pilotín y 110 individuos de dotación, divididos en 11 oficiales de mar, 24 artilleros, 16 marineros, 8 grumetes, 17 soldados, 1 paje y 16 criados.

Ambas tripulaciones sumaban en conjunto 221 individuos, lo que acusa una diferencia de 54 personas menos respecto a las de la primera expedición.

El equipamiento científico de este segundo viaje fue una colección de

(17) Bartolomé Coromilla Ríos, médico de primera clase de la Real Armada, cirujano del paquebote *Santa Eulalia*. Se instaló en Chile en 1805, retirado de la Real Armada pero con fuero de marino y uso de uniforme. Médico legista en 1807 y del hospital de San Francisco de Borja (1809-1823). Cirujano primero del Ejército Realista en la campaña de 1814. Protomédico de Chile en hospitales militares de Santiago. Ejerció el protomedicato hasta 1823. Persona caritativa y piadosa, se impresiona por el número de abortos e infanticidios y propuso instalar una casa de huérfanos, adicionándole una casa de parturientas a la que ofreció su atención gratuita (Archivo Carrera, t. III, p. 91).

instrumentos náuticos «que acababa de servir al jefe de Escuadra Don Vicente Tofiño en la formación del *Atlas hidrográfico de España*, y se componía de un cuarto de círculo de dos pies ingleses de radio, un péndulo, dos anteojos acromáticos, un teodolito, una cadena de 100 pies ingleses y un barómetro marino». Todo ello se puso al cargo de don Cosme de Churruca. El capitán de navío don Alejandro Malaspina prestó un reloj de longitud de faltriquera (núm. 71 de Arnold). Llevaban ambos paquebotes víveres antiescorbúticos para ocho meses, agua y leña para cinco, y pertrechos adecuados, así como medicamentos, anclas, velas y cabullería de repuesto para tan larga navegación.

Así las cosas, la escuadrilla estuvo lista para zarpar el 4 de octubre de 1788.

El viaje al estrecho de Magallanes

El 5 de octubre levaron anclas las naves del comandante Córdoba de la rada de Cádiz con rumbo a Tenerife. Para la derrota se utilizó la misma carta náutica que sirviera para la primera expedición, corregida y mejorada con las observaciones que se habían efectuado durante ella. A poco de la partida se comenzaron las mediciones y cálculos geodésicos e hidrográficos y cuanto atañía a la navegación, de lo que se ocuparon Churruca y Cevallos principalmente. Se sobrepasaron las Canarias y se continuó surcando las aguas del Atlántico.

La única incidencia durante el trayecto fue el encuentro con un bergantín, procedente de Río de Janeiro y con destino a Bengala, con el que se intercambiaron cálculos de posición. «En la mañana del 4 de diciembre se vieron algunos cetáceos y lobos marinos», los primeros nuncios de las latitudes australes. Muchas algas flotaban en aquel retazo de mar, pese a comprobarse que los fondos no eran bajos, en contra de lo que podría suponerse.

En la madrugada del día 15 de aquel mes se avistó la costa patagónica situada entre cabo Blanco y puerto Deseado. Un bote procedente de aquel litoral que se aproximó a la escuadrilla causó sorpresa, pues su construcción europea mal se compadecía con una zona cuyos únicos habitantes eran indios desconocedores de la navegación. A bordo iban seis marineros británicos y uno portugués que provenían de una nave inglesa que los había dejado para que hiciesen acopio de pieles de lobos marinos y aún no había regresado por ellos. Estaban faltos de víveres y dos de sus compañeros habían sido aprisionados por los patagones, de los cuales sólo habían podido rescatar a uno. Ofrecieron sus servicios al comandante Córdoba, quien los contrató como marineros, dando así testimonio de su magnanimidad para con aquellos extranjeros invasores de los dominios del Rey de España (18).

(18) Según Barros Arana (1884-1902, t. VII, p. 136), podrían haber sido dejados allí por los capitanes Colnett y Duncan, que salieron de Inglaterra en dos buques en septiembre de 1786 para comerciar con pieles en Nutka, en las costas occidentales de América del Norte. Colnett y Duncan dejaron algunos hombres en la isla de los Estados para cazar lobos marinos y preparar aceite de estos mamíferos. Estos hombres podían haberla abandonado y seguido al norte en busca de socorro.

Continuó la navegación a vista de costa y el 19 de diciembre arribaron al cabo de las Vírgenes y embocaron el estrecho de Magallanes.

Dirigieron ambos paquebotes su proa rumbo a la primera angostura, donde varó la capitana. Advertida a tiempo, la *Santa Eulalia* alcanzó a sortear el bajo. La primera marea liberó a la *Santa Casilda* que, dando prueba de su buena construcción, salió indemne. Pasado este accidente, que podría haber resultado gravísimo, pudieron continuar la navegación. «Pasóse la angostura a palo seco, porque la contrariedad de un fuerte SO. no permitió vela», para ir a fondear en la bahía de San Gregorio.

Aunque las tareas de esta expedición deberían empezar a partir de cabo Lunes, no se desdeñó la oportunidad de revisar lo ya conocido y enriquecerlo con observaciones novedosas de accidentes no contemplados en cartas anteriores.

En una ensenada contigua al cabo Redondo o de San Isidro (53° 48' / 70° 59') se produjo el primer encuentro con nativos, cuyas fogatas ya habían sido avistadas desde a bordo con anterioridad.

El teniente Cevallos, «víctima» de las teorías rousseauianas, bajó a tierra con otros oficiales y relata que estaban «todos deseosos de tratar a estos naturales, en quienes esperábamos reconocer aquella sencillez encantadora y primitiva del mundo salvaje» (19). Empero, grande fue su decepción: «Los indios nos recibieron con alegría, y jamás creí —dice este marino— que la naturaleza humana se pudiera presentar bajo un aspecto tan miserable». Apenas cubrían su desnudez con una piel de guanaco «y con otra más pequeña todo aquello que el pudor y la honestidad quieren que se cubra». Ningún adorno ni otro aditamento lucían estos primitivos, salvo las extrañas pinturas con que se adornaban. Se asombraron al mirarse retratados en espejos. A cambio de abalorios, los españoles pudieron adquirir arcos, flechas, hondas y «unos cuchillos de hueso de la misma forma que nuestros rejonos», todo fabricado «con un artificio y primor que no se podía esperar de su industria».

El color de los indios era de «cobre oscuro». Su estatura no superaba la común en los meridionales de Europa. La cara la tenían ancha y redonda; la nariz, desplegada. Los labios eran gruesos; los dientes, blancos, pequeños y bien unidos, y los ojos, chicos, negros y vivaces. Sus lacios cabellos se les derramaban por la espalda y la frente. Sus piernas eran delgadas, «con alguna curvatura», quizá producida por su constante nomadismo, que los obligaba al acomodo de sus canoas de corteza. Don Ciriaco de Cevallos abunda en varias páginas sobre la vida y costumbres de los kawéskar.

El 26 de diciembre, la resistencia de los paquebotes fue puesta a prueba por un violento temporal que los atacó cerca de cabo Froward. Al comienzo del año 1789, los expedicionarios iniciaron sus labores en las proximidades de aquel punto. Después de arribar el 7 de enero al canal de San Jerónimo, comenzaron los trabajos de esta segunda expedición. Entre los cabos Lunes y Pilares se hicieron levantamientos cartográficos, mediciones y toda suerte de observaciones. Para ello se formaron dos comisiones, que realizaron los reco-

(19) Vargas Ponce, 1793, p. 24.

nocimientos embarcadas en sendas lanchas de algo más de 10 metros de eslora, por ser más aptas para ello que los paquebotes. No se integraron los dos comandantes, por estar enfermos. En su reemplazo lo hicieron los tenientes de navío don Miguel de Zapiaín, don Francisco de Uriarte y don Cosme de Churruca; los de fragata don Lino Trujillo, don Francisco del Rivero, don Ciriaco de Cevallos y don Andrés de Orive; el alférez de navío don Claudio Coig; los de fragata don Francisco de Pineda y don José de Vertis; los pilotos don Antonio Castellanos y don Francisco Sánchez. Completaban las dotaciones 20 marineros (20).

Se navegaba durante el día a remo o a vela, según lo aconsejaban el soplo del viento y las mareas. Durante la noche, cuando se podía, se acampaba en tierra, donde los exploradores se guarecían en tiendas de lona. Cuando las costas no eran aptas, se dormía a bordo, sobre las bancadas o entre éstas, e incluso a veces en los roqueríos donde se amarraban las lanchas. Durante los veinte días que duró la comisión, sólo hubo dos de sol, y el resto fueron de lluvias. El agua y la humedad arruinaron parte de las provisiones y obligaron a los marineros a llevar la ropa mojada, situación a la que no escapaban ni las cobijas bajo las que dormían. Sin embargo, su fortaleza se sobrepuso a todas estas incomodidades y un solo marinero enfermó de fiebre sin que por ello abandonara sus obligaciones.

En medio de marejadas y corrientes encontradas navegaron hasta el cabo Pilar, en la boca occidental del paso magallánico, donde, cosa excepcional, el Pacífico se iluminó en toda su amplitud con un sol radiante. Era el 28 de enero de 1789. Los marineros, después de once horas de bogar sin descanso y hacer 20 millas, dieron suelta a su felicidad por haber cumplido su misión, «arbolando la bandera y saludándola con siete voces de ¡Viva el Rey!». Durante el difícil trayecto se hicieron los preceptivos levantamientos y observaciones, «sin que quedase por registrarse el rincón más despreciable».

Antes de regresar a los buques madre, colocaron un mensaje en una botella que depositaron en una isla, a la que llamaron por esto «de la Botella» (52° 46' / 74° 39'). En tal mensaje relataban su labor cumplida y desgranaban la nómina de las tripulaciones «en el augusto reinado de Carlos III, Rey de España y de las Indias».

El 20 de enero, en la ensenada de Cuaviguilgua (53° 03' / 73° 47'), tuvieron contacto con un grupo de indios canoeros, cuyo jefe se hallaba tocado «con un bonete blanco y alto de la figura de un cono truncado de piel de pato». Era un «joven robusto y bien formado, aunque de corta estatura». Les espetó a los españoles un largo discurso con voz trémula del que no entendieron palabra. Algunas bujerías que se le ofrecieron le hicieron entender que

(20) Churruca y Cevallos fueron autores de sendos diarios de viaje muy similares en sus observaciones. El original del diario de Churruca se conserva en la biblioteca de los condes de Motrico (Motrico es una villa guipuzcoana donde se ubica el solar de los Churruca). Se reprodujo en el *Apéndice* de Vargas Ponce (pp. 32-97). El diario de Cevallos se conserva en el Museo Naval de Madrid (ms. 164).

eran gajes de amistad. Poco después desembarcaron sus compañeros, que hablaban una lengua idéntica a la que habían oído a los indios del puerto de San José. Agasajados, estuvieron a gusto acompañando a los expedicionarios hasta el anochecer, en que se retiraron a sus moradas. Regresaron los indios al día siguiente con algunos patos de regalo, «todos heridos en la cabeza, lo que prueba su singular destreza en el manejo de la flecha». Mostraron estos nativos una extremada generosidad, hasta el punto de regalar cuanto tenían sin exigir recompensa. Sus canoas eran superiores en ingenio a las otras que habían visto los navegantes, pues no eran de corteza, sino de tablas que, por la descripción de Churruca, semejaban dalcas.

Desde la boca occidental del estrecho, los expedicionarios desandaron la ruta navegada y llegaron el día 1 de febrero a la bahía Fortescue (53° 42' / 72° 00'), base de operaciones de los paquebotes. Allí los esperaban sus comandantes con impaciencia.

Mientras aquellos dos grupos hacían sus exploraciones, se había constituido otro para hacer reconocimientos en la zona próxima al fondeadero de los buques, extraer muestras minerales, cazar y observar la fauna, estudiar la flora y establecer relaciones con los indios. Muy importante era completar el reconocimiento de 1786 del área situada entre la bahía de la Campana (Dyneley, 48° 51' / 75° 33'). Formaron parte de esta comisión los tenientes de navío don José Gardoqui y don Antonio de Mendoza; los de fragata don José Goicoa, don Pedro de Mesa y don José Vivero; los alféreces de fragata don Juan Echeñique y don Clemente Calafat; el guardiamarina don Mariano de Zárate, y los pilotos don Lorenzo Vacaro y don Juan de Mota.

Terminado el cometido de la expedición, el comandante don Antonio de Córdoba ordenó el regreso el 13 de febrero. Un corto aunque fortísimo huracán, «de cuyo ímpetu horroroso no se puede presentar una idea justa» y cuya «extraordinaria fuerza oprimía al pulmón, sofocaba y no dejaba respirar», fue la despedida que el clima del estrecho magallánico les deparó a estos esforzados marinos. Empero, el embate de los vientos no amilanó los ánimos, «pues los alejaba del clima más severo del Universo y de la funesta región donde a su parecer existe reunido cuanto malo hay en la naturaleza» (21).

El viaje de regreso a Cádiz terminó en ese puerto al anochecer del 13 de mayo de 1789, después de poco más de siete meses de navegación sin más problemas que algunos amagos de escorbuto y la resentida salud de la mayor parte de la gente a causa del esfuerzo requerido por la expedición. Sólo se registraron tres bajas en el *Santa Eulalia*, una de ellas por muerte violenta.

El resultado de esta segunda expedición se dio a conocer en el *Apéndice a la relación de viaje al Magallanes de la fragata de guerra Santa María de la Cabeza, que contiene el de los paquebotes Santa Casilda y Santa Eulalia para completar el reconocimiento del estrecho en los años 1788 y 1789, trabajado de orden superior* (Madrid, MDCCLXXXIII, Imprenta de la Viuda de D. Joaquín Ibarra).

Este libro incluye la *Carta reducida del estrecho de Magallanes desde el*

(21) Con un juicio tan lapidario acaba el capítulo III del *Apéndice*.

Pto. de San Miguel hasta su desembocadura en el océano Pacífico construida sobre la observaciones hechas en los viajes de 1786 y 1789. Fue grabada por el célebre cartógrafo de Su Majestad don Juan de la Cruz, autor de un famoso mapa de la América meridional (1775) (22).

Conclusiones

- En lo geográfico, la mayor importancia de esta expedición radica en la labor de completar y continuar las observaciones que indujeron al más exacto conocimiento del estrecho de Magallanes. Desde entonces se poseyeron cartas definitivas, que fueron de mucha utilidad práctica para la Oficina Hidrográfica del Real Observatorio Astronómico de Marina de Cádiz, donde antes se contaba solamente con cartografía inglesa, la cual no había sido contrastada con los mapas extraviados de Sarmiento de Gamboa y los hermanos Nodal, cuyas relaciones de viaje, en cambio, sí se usaron durante las exploraciones.
- La toponimia se vio acrecentada con el bautizo de numerosos accidentes que se sumaron a los aportados en el primer viaje.
- De igual manera, fueron efectuadas numerosas observaciones adicionales sobre las mareas, el clima, la flora, la fauna y las poblaciones nativas, entre otras.
- Respecto a la viabilidad del estrecho de Magallanes como ruta de navegación, no varió el juicio del comandante. Este diagnóstico ya había sido expuesto por don Antonio de Córdoba después de su primer viaje, y el segundo periplo no lo mejoró.
- El conocimiento geográfico y náutico del estrecho se incrementó de manera sustancial. La información obtenida fue considerada casi insuperable por las potencias marítimas durante tres décadas. Así, uno de los mejores hidrógrafos de todos los tiempos, el capitán Robert Fitz-Roy, calificó la *Relación* de don Antonio de Córdoba como el trabajo «más completo y probablemente el único bueno de la navegación del estrecho de Magallanes» (23).
- Debido a todo lo anterior, el estrecho de Magallanes dejó de atravesarse hasta avanzado el siglo XIX, cuando el uso del vapor facilitó su navegación.

(22) Este cartógrafo había sido autor del *Mapa Marítimo del Estrecho de Magallanes*, que acompañó la traducción por don Casimiro de Ortega del *Viaje del Comandante Byron alrededor del mundo*. Para su confección se basó en las memorias y relaciones de viaje, especialmente en las de Sarmiento de Gamboa, las cuales adolecen de muchas inexactitudes. Para mayores antecedentes, véase Vázquez de Acuña (1984, pp. 16 y 17).

(23) Martinic (1992, pp. 290 y 291) Cit. FITZ-ROY, Robert: *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S.A. Adventure y Beagle en los años 1826 a 1836*. Buenos Aires, Biblioteca del Oficial de Marina, 1933, p. 23.

- Las expediciones de Córdoba fueron las últimas de carácter científico enviadas desde Europa, durante el siglo XVIII, para el reconocimiento y navegación del estrecho magallánico.

Bibliografía

- ARGUINDEGUI, Pablo Eusebio: *Las expediciones españolas a la Patagonia*. Tomo IV de *Historia marítima argentina*. Buenos Aires, Cuántica, 1982, pp. 229-247.
- BARROS ARANA, Diego: *Historia general de Chile*. Santiago, Rafael Jover Ed., 1884-1902.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Biblioteca marítima española*. Madrid, Imp. Viuda de Calero, 1851.
- MARTÍN-MERÁS, María Luisa: «La cartografía: ciencia y arte», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Madrid, Marinvest S.A., 1989, pp. 153-165.
- MARTINIC BEROS, Mateo: *Historia de la región magallánica*. Punta Arenas, Universidad de Magallanes, 1992.
- MEDINA, José Toribio: *Ensayo acerca de una Mapoteca Chilena o sea una colección de los títulos de los mapas, planos y vistas relativos a Chile arreglados cronológicamente con una introducción histórica acerca de la geografía y cartografía del país*. Santiago, Imp. Ercilla, 1889 (2.ª ed., 1952).
- *Biblioteca hispano-chilena (1523-1817)*. Tomo I, 1523-1699. Santiago, Fondo Histórico y Bibliográfico J.T., Medina, 1963 (ed. facs.; ed. orig., 1899).
- OYARZUN IÑIARRA, Javier: *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego*. Madrid, Ed. Cultural Hispánica, 1976.
- PAVÍA, Francisco de: *Galería biográfica de los generales de Marina*. Madrid, Librería Real, 1873.
- RAMÍREZ RIVERA, Hugo Rodolfo E.: «Don Antonio de Córdoba y Lasso de la Vega, primer explorador científico del estrecho de Magallanes», *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 2, núm. 3, pp. 47-72. Santiago, 1986.
- *Don Antonio de Córdoba y la primera expedición científica española reconocedora del estrecho de Magallanes (1785-1789), viaje de la fragata Santa María de la Cabeza II y de los paquebotes Santa Casilda y Santa Eulalia de la Real Armada*, vol. I de las publicaciones de la Embajada de España en Chile. Comisión Nacional Española para la Conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento de América, Santiago, 1990.
- RIERA FONTANILLA, Enrique: «Carlos III y el control del estrecho de Magallanes. La expedición del capitán de navío don Antonio de Córdoba (1785-1786)». *Temas de Historia Militar*, t. III, p. 101. Servicio de publicaciones del EME (colección Adalid), Madrid, 1988.
- SAN PÍO ALEDRÉN, María Pilar de, y ZAMARRÓN MORENO, Carmen: *Catálogo de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval*. Madrid, Museo Naval, 1979.
- SOLANO Y PÉREZ-LILA, Francisco de: «Viajes, comisiones y expediciones científicas españolas a ultramar durante el siglo XVIII», *Complementarios/2*, pp. 146-156. Madrid, Cuadernos Hispanoamericanos, 1988.
- SOTA RÍUS, J. de la: «Ilustrados en el fin del mundo: el encuentro con patagones y fueguinos en la expedición hidrográfica de Antonio de Córdoba al estrecho de Magallanes (1785-1789)», en *Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de la Técnica*, t. III, p. 1591. Murera, Promociones y Publicaciones Universitarias S.A., 1991.
- VÁLGOMA Y DÍAZ-VARELA, Dalmiro, y el BARÓN DE FINESTRAT: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes*. Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1944.
- VARGAS PONCE, don José de (autor y compilador): *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786 y extracto de todos los anteriores desde su descubrimiento, impresos y MSS., y noticias de los habitantes, suelo, clima y producciones del Estrecho*. Madrid, Viuda de Ibarra, 1788.

ISIDORO VÁZQUEZ DE ACUÑA, MARQUÉS DE GARCÍA DEL POSTIGO

VARGAS PONCE, don José de (autor y compilador): *Apéndice a la Relación del viaje al Magallanes de la fragata de guerra Santa María de la Cabeza, que contiene el de los paquebotes Santa Casilda y Santa Eulalia para completar el reconocimiento del estrecho en los años de 1788 y 1789. Trabajando de orden superior.* Madrid, Imp. de la Viuda de D. Joaquín Ibarra, 1793.

VÁZQUEZ DE ACUÑA Y GARCÍA DEL POSTIGO, Isidoro, Marqués de García del Postigo: *Historial de la Casa de Gálvez y sus alianzas. Hechos ilustres de sus hijos en España, Italia, México, Guatemala, Perú, Chile y otros países del Viejo y Nuevo Mundo* (Aparte del t. V de *Estudios históricos de algunas familias españolas...* de Figueroa y Melgar, duque de Tovar). Madrid, Alfonso Villena Artes Gráficas, 1974.

— *Don Juan de la Cruz, su Mapa de América Meridional (1775) y las fronteras del reino de Chile.* Santiago, Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, col. Terra Nostra, núm. 3, 1984.