

EL NAUFRAGIO DE LA *HMS WAGER* (1741): SUS FUENTES, EDICIONES Y VALOR HISTÓRICO*

THE SHIPWRECK OF THE HMS WAGER (1741): ITS SOURCES, EDITIONS AND HISTORIC VALUE

Carmen Channing Eberhard**

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile
c.channing90@gmail.com

Resumen

La historiografía ha abordado el naufragio de la fragata *Wager* como un episodio puntual dentro de la expedición de George Anson al Pacífico (1740-1744), sin prestar mayor atención a sus cuatro fuentes. En este artículo identificamos cada una de ellas y ediciones, destacando su valor para el estudio y reconstrucción de realidad geográfica y étnico-cultural de la Patagonia Occidental en el siglo XVIII. Destacamos también su valor como relatos de viaje, favoreciendo una comprensión más completa del contexto de la expansión ultramarina europea y la Ilustración.

Palabras clave. *Wager*, naufragio, relatos de viaje, Patagonia Occidental, Gran Bretaña.

Abstract

Historiography has addressed the shipwreck of the *Wager* frigate as a specific episode within the expedition of George Anson to the Pacific (1740-1744), without paying much attention to its four sources. In this article we identify each of them and their editions, highlighting their value for the reconstruction of Western Patagonia's geographical and ethnic-cultural reality in the 18th century. We also highlight their value as travel writing, as it favors a more complete understanding of the context of European overseas expansion and the Enlightenment.

Keywords. *Wager*, shipwreck, traveling writing, Western Patagonia, Great Britain.

* Este artículo se enmarca en mi tesis para optar al grado de Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. La tesis pertenece al proyecto Fondecyt Regular N° 1150852, 2015-2017, titulado: "Dimensión local de los conflictos imperiales entre España e Inglaterra en el período colonial: la Patagonia Occidental". Investigador titular: María Ximena Urbina Carrasco.

** Estudiante de Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Miembro del grupo de Estudios "Circulación de la información, objetos y personas, Instituto de Historia. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso". Viña del Mar, Chile. Correo electrónico: c.channing90@gmail.com.

INTRODUCCIÓN

Hacia mediados del siglo XVIII, Gran Bretaña puso especial interés en su actividad ultramarina. Desde un punto de vista político, los proyectos de asentamiento y actividad comercial fuera de la Isla en los últimos dos siglos habían forjado redes de comercio entre sus propias colonias; las guerras con Francia y España habían demostrado su alcance militar y naval en territorios alejados de la metrópoli; y la propia acción exploratoria marítima prometía abrir aún más sus esferas de influencia en el mundo¹.

Desde un punto de vista intelectual, el viaje y la exploración fueron la herramienta precisa para la observación *in situ* de los distintos paisajes y habitantes del planeta. Según Clarence Glacken, en ninguna época precedente, los temas de "cultura" y "medio" fueron tratados con tanta meticulosidad y profundidad como se hizo en la Europa del siglo XVIII². Así, "los viajeros del XVIII estaban llamados a ser testigos del mundo"³, favoreciendo que el libro de viajes fuese cultivado, escrito y leído a lo largo de toda la centuria como jamás había sido antes⁴.

Enmarcado en este contexto político e intelectual, el Mar del Sur presentaba para el siglo XVIII un atractivo especial. Desde la expedición de Francis Drake (1579-1581) que este territorio prometía una cercanía inmediata a las riquezas americanas. Con todo, no fue sino hasta 1741 que se aproximaron de manera directa y presencial a su costa austral, pues la Patagonia Occidental Insular⁵ resultó en los siglos coloniales, un territorio secundario y marginal a los intereses geopolíticos y comerciales de Gran Bretaña. Su hostilidad climática, condición insular, carácter periférico, población escasa y "bárbara", y la completa ausencia de incentivos económicos, favorecieron que los navegantes británicos mirasen a otras partes del globo, antes que a las costas meridionales del Reino de Chile. De ahí que su primer contacto directo con este, fuese a raíz

¹ Bowen, H.V, E. Mancke, y John G. Reid, *Britain's Ocean Empire*. Cambridge, Cambridge University Press, 2012, p. 1.

² Glacken, Clarence, *Huellas en la playa de Rodas*. Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996, p. 463.

³ Pimentel, Juan, *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*. Madrid, Marcial Pons, 2003, p. 52.

⁴ *Ibid*, p. 216; Pratt, Mary Louse, *Ojos imperiales*. México, Fondo de Cultura Económica, 1997; Said, Edward, *Orientalismo*. Barcelona, De bolsillo, 2002; Todorov, Zvetan, *Nosotros y los otros*. Buenos Aires, Siglo XXI, 2007.

⁵ Entendemos por Patagonia Occidental Insular el territorio que se extiende desde las islas al sur de Chiloé hasta el cabo de Hornos, territorio que se divide por el estrecho de Magallanes, distinguiendo el archipiélago patagónico hacia el norte y el fueguino hacia el sur. Martinic, Mateo, *Historia de la Región Magallánica*. Tomo I. Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 2006, p. 22.

de un naufragio, un hecho accidental de una expedición cuyos objetivos iban dirigidos a otros territorios del Pacífico americano.

LA EXPEDICIÓN DE GEORGE ANSON

En octubre de 1739 España e Inglaterra se declararon en guerra, el episodio también se conoce como la “Guerra del Asiento”. El objetivo de la corona británica era atacar por mar los puertos de la América hispana, para apoderarse de su comercio. Así lo demuestran las instrucciones del rey Jorge II a George Anson “Llegarán a la costa española del Mar del Sur, y se esforzarán en molestar y hostigar a los españoles, ya sea por mar o por tierra, al máximo de su poder, tomando, hundiendo, quemando o simplemente sus naves y fragatas que se encuentren... para apoderarse, sorprender o tomar cualquiera de los pueblos o lugares que pertenecen a la costa española”⁶.

Siguiendo una “estrategia de tenaza”, la idea era realizar ataques alternados entre el Atlántico y Pacífico hasta llegar a Panamá⁷. En septiembre de 1740 zarpó una escuadra con seis buques de guerra y dos de apoyo al mando del capitán George Anson, para atacar las fuerzas españolas en el Pacífico. Las naves de la escuadra eran el *Centurión* (1.005 toneladas, 60 cañones, 400 hombres), *Gloucester* (853 toneladas, 50 cañones y 300 hombres), *Severn* (853 toneladas, 50 cañones y 300 hombres), *Pearl* (600 toneladas, 40 cañones y 250 hombres), *Wager* (550 toneladas, 24 cañones y 120 hombres) y *Tryal* (200 toneladas, 8 cañones y 70 hombres), además de dos buques mercantes, *Anne* e *Industry*, encargados de llevar los pertrechos del viaje⁸.

En el último consejo de guerra antes de comenzar la expedición, Anson declaró que el objetivo era tomar Valdivia, y en caso de no poder reunirse allí, se encontrarían en la isla de Nuestra Señora del Socorro (actual isla Guamblín) o en Juan Fernández⁹.

⁶ Instrucciones del rey Jorge II para el comodoro George Anson, enero de 1740, en: Layman, C.H., *The Wager Disaster: Mayhem, mutiny and murder in the South Seas*. London, Uniform Press, 2015, p. 12. Traducción propia. “You shall arrive to the Spanish coast of the South Sea, you are to use your endeavours to annoy and distress the Spaniards, either by sea or land, to the utmost of your power by taking, sinking, burning, or other-wise destroying all their ships and vessels that you shall meet with... to seize, surprise, or take any of the towns or places belonging to the Spaniards coast”.

⁷ Guarda, Gabriel, *Flandes indiano: las fortificaciones del reino de Chile: 1541-1826*. Santiago, Universidad Católica de Chile, 1991.

⁸ Williams, Glynn, *The prize of all oceans*. Nueva York, The Viking Press, 2000, p. 15.

⁹ Bruoussain, Juan Pedro (ed.), *Cuatro relatos para un naufragio*. Santiago, Septiembre Ediciones, 2012, p. 9.

En octubre del mismo año, zarpó desde Santander una flota española para interceptar la ofensiva británica. Comandada por el capitán José Pizarro, su estrategia era adelantar a los ingleses en el cabo de Hornos, para esperarlos en el extremo meridional del Mar del Sur y librar batalla allí. Sin embargo, las inclemencias del cabo de Hornos impidieron la ejecución de la expedición hispana, acabando con la vida de más de la mitad de la escuadra de Pizarro.

EL NAUFRAGIO DE LA HMS WAGER

La escuadra de Anson llegó el 21 de diciembre de 1740 a la isla de Santa Catalina, sur de Brasil. En enero de 1741 Anson decidió navegar hasta el puerto San Julián, cercano a la entrada oriental del estrecho de Magallanes, pero en marzo de ese mismo año el capitán resolvió internarse por el estrecho de *Le Maire*, entrada a la ruta del cabo de Hornos, para llegar al Mar del Sur. Pese a unos pocos días de buen tiempo, la escuadra británica se enfrentó a terribles vientos y mares, así como también al desabastecimiento y el brote de graves enfermedades –escorbuto–, complicando seriamente la expedición.

Las escuadras de Anson y Pizarro fueron azotadas por una fuerte tormenta en el mar de Drake, perdiéndose rápidamente de vista unos de otros. La travesía del cabo de Hornos fue terrible para ambas flotas. La mayoría de los buques de Anson lograron cruzar el Cabo, pero no así los de Pizarro. Gran parte de la tripulación inglesa estaba enferma y ya exhausta por las tormentas. Incluso, el *HMS Severn* y el *HMS Pearl* tuvieron que cruzar nuevamente el cabo de Hornos, para seguir hacia Inglaterra en el mes de diciembre, ignorando completamente la fortuna del resto de su escuadra.

A Juan Fernández solo llegaron dos barcos a reunirse con Anson, el *Gloucester* y el *Tryal*, los que concentraron su tripulación únicamente en el *Centurion*, para continuar la expedición. Los ingleses saquearon Paita, Perú, y luego navegaron en dirección a Asia. En el viaje lograron interceptar el preciado galeón de Manila, buque encargado de llevar las ganancias del comercio español de Filipinas con China, a México. Luego se dirigieron a Macao, donde incrementaron aún más sus ganancias. Finalmente, se dirigieron a Inglaterra por la ruta del cabo de Buena Esperanza, en junio de 1744. Las riquezas logradas por el capitán George Anson le permitieron vivir de ellas y nunca más navegar hasta el día de su muerte. El relato de su viaje se encuentra en la obra del capellán del *Centurión*, Richard Walter, *A Voyage around the world*, publicada en Londres, en 1748¹⁰. El relato de las aventuras de Anson gozó de enorme popularidad y

¹⁰ Walter, Richard, *A voyage round the world, in the years MDCCXL, I, II, III, IV, by George Anson*,

ha sido considerado un *best seller* de su época, producto de multitud de ediciones y traducciones que tuvo durante siglo XVIII¹¹.

Por su parte, la fragata *Wager*, al mando del capitán David Cheap, fue vista por última vez en el Mar del Sur el 24 de abril de 1741¹². De los graves acontecimientos vividos por toda la flota durante el cruce del cabo de Hornos, la *Wager* fue la más afectada. El estado del buque era paupérrimo y el de su tripulación peor, solo una docena de hombres se encontraba en condiciones normales para cumplir con su trabajo, dado que era la nave con mayor cantidad de enfermos y un alto número de infantes de marina sin ninguna pericia náutica¹³. Para peor, esta nave resultaba clave para el resto de la escuadra de Anson, pues transportaba gran parte de los víveres y armamentos para los futuros enfrentamientos en los dominios españoles del Pacífico¹⁴.

Debido a la falta de cartas náuticas detalladas y de la dificultad de determinar la longitud geográfica con precisión, existían grandes dudas respecto a la posición geográfica exacta en la que se encontraba la *Wager*¹⁵. El teniente Robert Baynes y el artillero John Bulkeley, sugirieron tomar rumbo directamente hacia Juan Fernández, punto de encuentro de la expedición. El 13 de mayo de 1741, John Cummins avistó tierra hacia el oeste, lo que indicaba que la *Wager* no se encontraba en la posición que se suponía. Sin embargo, el capitán Cheap desconoció esta observación y se opuso a internarse en el océano hacia Juan Fernández, cuya navegación era más segura que hacia la Isla de Nuestra Señora del Socorro. La gran desorientación en el posicionamiento geográfico de la *Wager* hizo que se ignorara que el buque se encontraba en realidad en la enorme bahía del golfo de Penas, que impedía seguir el derrotero hacia

Esq., commander in chief of a squadron of His Majesty's ships, sent upon an expedition to the South-Seas / compiled from papers and others materials of the Right Honourable George Lord Anson, and published under the direction by Richard Walter. London, Printed for the author, by John and Paul Knapton, 1748.

¹¹ Torres Santo Domingo, Marta, "Un best seller del siglo XVIII: el viaje de George Anson alrededor del mundo". *Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. IX. N° 531. 2004. p. 2.

¹² Vásquez de Acuña, Isidoro, *Historia naval del reino de Chile. 1520-1826*. Santiago, Compañía Sudamericana de Vapores S.A., 2004, pp. 262-263.

¹³ En este sentido, Glyn Williams sostiene que para la época de la expedición de Anson el reclutamiento de marineros fue una tarea altamente compleja, pues el invierno de 1739-1740 había sido tremendamente crudo, provocando la desnutrición en muchas partes del país. Así, la *Royal Navy* se vio en la necesidad de reclutar hombres que no eran necesariamente expertos en navegación, ya que los pocos que sí eran, no se encontraban en condiciones óptimas de salud. Williams, *The prize of all oceans*, pp. 17-18.

¹⁴ Pico Estrada, Agustín (ed.) *Un viaje a los Mares de Sur*. Buenos Aires, EUDEBA, 2015, p. s/n.

¹⁵ Las fuentes del naufragio nos revelan que los tripulantes llevaban una copia del diario de Narborough, obra bastante completa en términos cartográficos, pero que no se aproximó tanto, como la *Wager*, a las costas del litoral de la región de Aysén.

el norte, y dados los pocos hombres aptos para navegar el temporal, resultó imposible realizar la maniobra apropiada, hasta que la nave fue arrastrada hacia el archipiélago de Guayaneco¹⁶.

Sabemos por las fuentes del naufragio que en la madrugada del 14 de mayo de 1741, la embarcación encalló en los roqueríos de una de las islas del archipiélago de Guayaneco, actual región de Aysén, naufragando con más de cien hombres a bordo de ella. Los ingleses estuvieron más de cinco meses intentando salir por su propia cuenta, hasta que el grupo se dividió: una facción decidió volver a Inglaterra cruzando el estrecho de Magallanes y la otra, guiada por el capitán Cheap, se quedó en el lugar del naufragio, intentando salir por su propia cuenta del golfo de Penas. Hoy contamos con cuatro relatos de aquellos naufragos: dos de ellos corresponden a la facción que decidió volver a Inglaterra por el Estrecho, y otros dos que pertenecen a la facción que decidió quedarse en el Golfo con el capitán Cheap.

1. *A voyage to the south-seas in the years 1740-41...*, escrita por John Bulkeley y John Cummins, impresa en 1743 y perteneciente a la facción "disidente".
2. *The sequel to Bulkeley and Cummins's voyages to the south seas...*, escrita por Alexander Campbell, publicada en 1747 y perteneciente a la facción del capitán Cheap.
3. *A narrative of the dangers and distresses which befel Isaac Morris and seven more of the crew belonging to the Wager store-ship...*, escrita por Isaac Morris, publicada en 1752 y perteneciente a la facción "disidente".
4. *The narrative of the honorable John Byron...*, escrita por el mismo John Byron, publicada veintisiete años después del naufragio, en 1768, y perteneciente a la facción del capitán Cheap.

También contamos con la obra de Pascoe Thomas, *A true and Impartial Journal of a Voyage to the South Seas...*, publicada en 1745¹⁷, y otra que ha sido atribuida a John Young, *An Affecting Narrative of the Unfortunate Voyage and Catastrophe of his Majesty's Ship Wager*, de 1751¹⁸. A diferencia de las cuatro

¹⁶ Bastida, *Un viaje a los Mares de Sur*, p. s/n.

¹⁷ Thomas, Pascoe, *A True and Impartial Journal of a Voyage to the South-Seas and round the Globe in His Majesty's Ship the Centurion, under de Command of Commodore George Anson*. Londres, S. Birt, J. Newbery and J. Collyer, 1745.

¹⁸ Young, John, *An Affecting Narrative of the Unfortunate Voyage and Catastrophe of his Majesty's Ship Wager*. Londres, John Norwood, 1751.

anteriores, estas obras no fueron escritas por los náufragos de la *Wager*, sino por miembros de la expedición de Anson.

LAS FUENTES DEL NAUFRAGIO

En el contexto ilustrado, la Patagonia Occidental Insular era uno de los pocos territorios del planeta que aún los británicos no exploraban ni describían, por lo que los relatos del naufragio de la *Wager* fueron rápidamente publicados y, en algunos casos, reeditados, sugiriéndonos la importancia del género del relato de viajes en el ámbito británico durante el siglo XVIII.

Antes que terminase la expedición de Anson, Bulkeley y Cummins publicaron su obra, en 1743, y fue reeditada dos veces más en el siglo XVIII, en 1756 y 1757; Pascoe Thomas, publicó la suya, en 1745; el guardiamarina Alexander Campbell, respondió la obra de los artilleros, en 1747, siendo reeditada en Dublín el mismo año. Las publicaciones respecto al naufragio no cesaron después de la obra de Walter sobre la circunnavegación de Anson. En 1751, John Young –supuestamente– publicó otra relación del viaje. En 1752, Isaac Morris publicó su versión de los hechos tras el abandono de los artilleros en la Patagonia Oriental, reeditada dos veces más en la década del cincuenta en el siglo XVIII. Finalmente, en 1768, John Byron publicó su obra, la que fue reeditada dos veces ese mismo año y una vez más en 1780. Siete relatos sobre un mismo episodio en 25 años; 12 ediciones –considerando sus primeras impresiones– del mismo naufragio antes que acabara el siglo XVIII. Sin duda, un dato revelador sobre un “interés que comprometía a navegantes, autoridades, libreros, eruditos, geógrafos, naturalistas y lectores de toda estirpe”¹⁹. Con todo, estos testimonios nunca alcanzaron la popularidad que la obra de Walter tuvo en siglo XVIII. Tal vez, la exitosa historia de la circunnavegación de Anson resultaba más atractiva para los lectores británicos que la tragedia del naufragio de la *Wager*.

A continuación se presentarán cada una de las cuatro las cuatro versiones que tenemos del naufragio de la *Wager*, ahondando en sus características principales, intenciones y ediciones, con el fin de ordenarlas y organizarlas en relación a sus autores y pretensiones. El análisis no seguirá, por tanto, un orden cronológico, sino que será de acuerdo a las “facciones” que formaron los náufragos. El apartado culmina con aquellas publicaciones que contienen más de un relato en la misma edición.

¹⁹ Pimentel, *Testigos del mundo*, p. 224.

A VOYAGE TO THE SOUTH-SEAS IN THE YEARS 1740-41..., POR JOHN BULKELEY Y JOHN CUMMINS (1743).

La primera obra del naufragio se titula *A Voyage to the South-Seas, in the Years 1740-1 containing, a faithful narrative of the loss of his majesty's ship the Wager on a desolate island in the latitude 47 south, longitude 81:40 west...*²⁰, escrita por el artillero John Bulkeley y el carpintero John Cummins, publicada en 1743. Este relato pertenece a la facción que decidió regresar a Inglaterra, pese a las instrucciones del capitán de la *Wager*.

El viaje de los "disidentes", que en su origen eran ochentaúñ hombres, comenzó el 12 de octubre de 1741, a bordo de la *Speedwell*, una frágil y pequeña embarcación que llevaba ese nombre en honor a la de George Shelvocke, último corsario inglés en navegar el Mar del Sur. Los ingleses pasaron por el cabo Vírgenes el 12 de diciembre y luego continuaron en dirección al norte, hasta Río Grande, donde entraron en contacto con el Gobernador, quien los atendió con gran amabilidad y los trasladó a un buque portugués para volver a Europa. Para entonces, la tripulación se había reducido solamente a ocho marineros. Llegaron a Río de Janeiro el 12 de abril 1742, se embarcaron a Bahía, donde se retrasaron tres meses, para llegar a Lisboa el 28 de noviembre del mismo año.

La obra del naufragio fue rápidamente publicada, apenas unos meses después de haber regresado a Inglaterra, en 1743. El diario de Bulkeley y Cummins explica los motivos por los que el artillero y el carpintero decidieron abandonar al capitán Cheap y volver por su propia cuenta a Inglaterra. La publicación de su diario fue temprana, pues los autores debían defenderse de acusaciones de conspiración y motín tras abandonar a su capitán, lo que podía ser penalizado con muerte de acuerdo a la ley de la *Royal Navy* por entonces²¹. Bulkeley y

²⁰ El nombre completo de la obra es *A Voyage to the South-Seas, in the Years 1740-1 containing, a faithful narrative of the loss of his majesty's ship the Wager on a desolate island in the latitude 47 south, longitude 81:40 west : with the proceedings and conduct of the officers and crew, and the hardships they endured in the said island for the space of five months; their bold attempt for liberty, in coasting the southern part of the vast region of Patagonia; setting out with upwards of eighty souls in their boats; the loss of the cutter; their passage through the steights of Mageilan; an account of their manner of living on the voyage on seals, wild horses, dogs, &c. And the incredible hardships they frequently underwent for want of food of any kind; a description of the several places where they touch'd in the streights of Magellan, with an account of the inhabitants, &c. And their safe arrival to the Brazil, after sailing one thousand leagues in a long-boat; their reception from the Portuguese; an account of the disturbances at Rio Grand; their arrival at Rio Janeiro; their passage and usage on board a Portugese ship to Lisbon; and their return to England. Interspersed with many entertaining and curious observations, not taken notice of by Sir John Narborough or any other journalist / The whole compiled by persons cocerned in the facts related, viz. John Bulkeley and John Cummins, late gunner and carpenter of the Wager.*

²¹ Gurney, Alan (ed.), *The Wreck of the Wager: the narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron*. Rochester, Boydell Press, 2004, p. xiv.

Cummins defendieron que su actuar fue determinado antes por la necesidad que por la voluntad, y que incluso habría sido una decisión comprendida por sus compatriotas “Vimos que recibían el barril y la carta que contenía: entonces cayeron de rodillas y nos hicieron señales deseándonos buena suerte, con lo que nos hicimos a la vela y dejamos a nuestros compañeros”²².

Juan Pedro Broussain destaca el carácter legalista del relato, pues de acuerdo a las leyes de la época, solo existía contrato entre los tripulantes y su capitán mientras estuvieran todos embarcados, por lo que el naufragio planteaba la posibilidad de anular el vínculo entre ambas partes. “Este diario de viaje justifica el alzamiento contra el capitán Cheap, fundamentado principalmente en su tozudez por haber mantenido el rumbo hacia la costa”²³.

Respecto a las ediciones de la obra, hemos podido identificar, hasta el momento, seis: las primeras tres son contemporáneas a sus autores, mientras que la cuarta es de principios del siglo XX, y las dos restantes de los últimos años. La primera edición que existe de *A Voyage to the South-Seas...*, fue publicada en Londres, en 1743, por Jacob Robinson el mismo año que volvieron los naufragos a Inglaterra²⁴. Tradicionalmente se ha pensado que la segunda edición de la obra corresponde a la de James Chattin, un norteamericano, que la publicó en 1757²⁵. Sin embargo, *Voyage a la Mer du Sud, fait par quelques officiers commandants le vaisseau le Wager. Por servir de suite au Voyage de George Anson*²⁶, es la traducción al francés que hizo el padre Ríos y que editó el padre Lauguer en 1756, un año antes de la de Chattin, indicando que la segunda edición de la obra de Bulkeley y Cummins es la francesa. Esta edición fue también la primera y única traducción que existió de este relato, hasta el año 2012 cuando todas las obras del naufragio fueron traducidas al español.

²² Bulkeley y Cummins fueron absueltos finalmente por la corte marcial. John Bulkeley fue incluso propuesto como capitán del *Royal George*, un barco de 70 toneladas, 10 cañones y una tripulación de sesenta pasajeros, pero rechazó la oportunidad ya que, según él, era imposible que la embarcación aguantara tanto peso; y probó lo correcto, el buque naufragó en la bahía de Vizcaya con todos sus tripulantes a bordo. Bulkeley se trasladó finalmente a Filadelfia, donde se publicó otra edición de su obra.

²³ Bruoussain, Juan Pedro (ed.), *Cuatro relatos para un naufragio*. Santiago, Septiembre Ediciones, 2012, p. 11.

²⁴ Bulkeley, John y Cummins, John. *A Voyage to the South-Seas, in the Years 1740-1 containing, a faithful narrative of the loss of his majesty's ship the Wager on a desolate island in the latitude 47 south, longitude 81:40...* London, Printed for Jacob Robinson, publisher, at the Golden-Lion in Ludgate-Street., MDCCXLIII (1743).

²⁵ Torres Santo Domingo, “Un best seller del siglo XVIII: el viaje de George Anson alrededor del mundo”, pp. 15-16.

²⁶ *L'abbé Lauguer ... a été le reviseur de la traduction, par l'abbé Rivers, Voyage a la Mer du Sud, fait par quelques officiers commandants le vaisseau le Wager. Por servir de suite au Voyage de George Anson*. Traduit de L'anglois. A Lyon, Chez les freres Duplain, Libraries, Grande Rue Mercerie MDCCCLVI (1756).

La tercera edición corresponde entonces a la de James Chaitin. *A voyage to the south-seas in the years 1740-41...*²⁷, se publicó en 1757 y fue un regalo para Bulkeley cuando este se trasladó de manera definitiva a Norteamérica. Aparentemente, el relato de Bulkeley y Cummins no volvió a ser editado hasta principios del siglo XX, cuando en 1927 Robert M. McBride & Company realizó la cuarta edición del relato del artillero y el carpintero, en Nueva York²⁸.

Su quinta edición corresponde a una segunda traducción de la obra, pero esta vez al castellano. *Un viaje a los Mares del Sur...*²⁹ es la traducción, hecha en 2015, por Agustín Pico Estrada, académico argentino. La traducción fue hecha en base a la primera edición de la obra y “procuró respetar el estilo llano del texto, incorporando aquí y allá frases o palabras imprescindibles para la comprensión de pasajes que hubieran quedado oscuros sin ellas”³⁰. Esta edición cuenta también con estudio preliminar –aparentemente, el único que existe de este relato del naufragio– de Ricardo Bastida, investigador del Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad Nacional de Mar del Plata. El estudio de Bastida nos entrega una visión general de la expedición de Anson –ruta por el cabo de Hornos, desenlace de los otros buques de la expedición, captura del galeón de Manila por el *Centurion*–, junto a una descripción bastante detallada de la experiencia de Bulkeley y Cummins en Guayaneco y su decisión de volver a Inglaterra, episodios que, si bien son narrados en la obra, no habían sido explicados aún por la historiografía.

Las siguientes versiones de esta obra –y de los otros tres relatos del naufragio de la *Wager*, corresponden a reimpressiones de la primera edición o traducciones de la misma, las que serán detalladas al final de este apartado.

A NARRATIVE OF THE DANGERS AND DISTRESSES WHICH BEFEL ISAAC MORRIS AND AND SEVEN MORE OF THE CREW BELONGING TO THE WAGER STORE-SHIP..., POR ISAAC MORRIS (1752).

A mediados de enero de 1742 el grupo de los “disidentes” experimentó su propia división. *A narrative of the dangers and distresses which befel Isaac*

²⁷ Bulkeley, John y Cummins, John, *A Voyage to the South-Seas, in the Years 1740-1*. Philadelphia, James Chaattin, for the author, 1757.

²⁸ Bulkeley, John y Cummins, John, *A Voyage to the South-Seas, in the Years 1740-1...* New York, Published by Robert M. McBride & Company, 1927.

²⁹ Bulkeley, John y Cummins, John, *Un viaje a los Mares de Sur...* (trad. Agustín Pico Estrada). Buenos Aires, EUDEBA, 2015.

³⁰ *Ibid.*, p. s/n.

*Morris and and seven more of the crew belonging to the Wager store-ship...*³¹, es el relato del guardiamarina Isaac Morris, publicado en 1752. La obra narra la historia de cuando Bulkeley, de acuerdo a Morris, abandonó a ocho marineros de la *Speedwell* en algún lugar de litoral atlántico, cercano a los 38° S³². En su relato, Morris declara “¿Por qué no hicieron todo lo posible? La razón que podemos dar a ese trato inhumano es que al disminuir el número de tripulantes estarían mejor acomodados en cuanto a habitación y provisiones (...) no pudimos menos que considerar esa actitud como el acto cruel de abandonarnos bajo falso pretexto de estar completamente imposibilitados de llevarnos a bordo con ellos”³³.

El diario de Morris se define como un relato de sobrevivencia, pues narra el esfuerzo de ocho ingleses que, cansados, enfermizos y desprovistos de provisiones, intentaron llegar a Buenos Aires para regresar a Inglaterra. Por quince meses intentaron encontrar alguna ruta hacia el Río de la Plata, desde lo que Morris llamó “el lugar más desolado del mundo”. Decidieron llevar una ruta costera para evitar contacto con pueblos indígenas, pero aproximadamente en junio de 1743 fueron capturados por un grupo de “patagones”, como llamó él, quedando a disposición de estos por dieciséis meses más. El autor relata de manera bastante minuciosa su estadía con los indios, describiendo su aspecto físico, vestimenta, vivienda, costumbres, además de describir detalladamente el paisaje de la zona por donde transitaron. En este sentido, destacamos el valor etnográfico de la fuente respecto a los pueblos indígenas de aquellas latitudes.

Lograron llegar a Buenos Aires solo tres de los ocho ingleses de este grupo, y tardaron trece meses más en zarpar a Inglaterra. Su estadía en Buenos Aires fue miserable, pues al responder a las autoridades españolas que eran “protestantes e ingleses” fueron inmediatamente confinados al *Asia*, el mismo buque que Pizarro había comandado para atacar la expedición de Anson en 1740. Tras haber fracasado cruzando el cabo de Hornos, la embarcación española se

³¹ *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew, belonging to the Wager store- ship, which attended Commodore Anson, in his voyage to the South Sea: containing an account of their adventures, after they were left... on an uninhabited part of Patagonia, in South America : where they remained... 'till they were seized by a party of Indians, and carried above a thousand miles into the inland country ... after which they were carried to Buenos-Ayres / by I. Morris.*

³² Morris identifica a los siguientes abandonados: Guy Broadwater, Samuel Cooper, Benjamin Smith, John Duck, Jos.(eph?) Clinch, John Andrews, John Allen y él mismo.

³³ Morris, Isaac, “Una narración fiel de los peligros y desventuras que sobrellevó Isaac Morris”. Broussain, Juan Pedro (ed.). *Cuatro relatos para un naufragio*. Santiago. Septiembre Ediciones. 2012.

recluyó en el Río de la Plata por más de dos años esperando nuevas instrucciones. Morris narra que en marzo de 1743 llegó al *Asia*, Alexander Campbell, uno de los marineros que, en origen, había decidido quedarse con el capitán Cheap en Guayaneco. Finalmente, zarparon a Inglaterra desde el Río de la Plata en noviembre de 1745.

Existen dudas respecto a la primera edición de la obra de Isaac Morris. Sabemos que existen dos ediciones de la década del cincuenta en siglo XVIII: una cercana a 1750, impresa en Londres, por S. Birt³⁴, y la otra de 1752, impresa en Dublín, por G. y A. Ewing³⁵. No sabemos con certeza cuál se publicó primero, pero considerando que Morris buscaba contar su versión sobre lo ocurrido a bordo de la *Speedwell*, lo más probable es que haya sido impresa en el mismo lugar donde se publicó la primera edición de Bulkeley y Cummins: Londres.

Desconocemos si existen ediciones posteriores a estas dos, pero todo indica que la siguientes versiones de su relato se publicaron recién en el siglo XX, y en castellano. *Una narración fiel de los peligros y desventuras que sobrellevó Isaac Morris* pertenece a la colección "Viajeros, hombres y documentos para el estudio del hombre americano", publicada en 1956 por la editorial argentina, Coni³⁶. Esta edición cuenta con un prólogo y notas del historiador y etnólogo argentino, Milciades Vignati, quien destaca el valor del relato de Morris para el estudio de las sociedades indígenas patagónicas en el siglo XVIII. En 2004 Taurus reeditó la versión de Coni, incluyendo el prólogo y notas de Vignati, pero incorporando ahora un estudio preliminar de Daniel Villar, quien analiza las circunstancias que rodearon la expedición de Anson y el naufragio de la *Wager*³⁷.

THE SEQUEL TO BULKELEY AND CUMMINS'S VOYAGES TO THE SOUTH SEAS..., POR ALEXANDER CAMPBELL (1747).

En 1747 Alexander Campbell, perteneciente a la facción que decidió quedarse con el capitán Cheap en Guayaneco, publicó *The sequel to Bulkeley and Cummins's voyages to the south seas...*³⁸. La obra se publicó posterior a la del

³⁴ Morris, Isaac, *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew...* London: printed for S. Birt; and sold by A. Tozer, Exeter, ca.1750.

³⁵ Morris, Isaac. *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew...* Dublin: printed for G. and A. Ewing, 1752.

³⁶ Vignati, Milciades (ed.), *Una narración fiel de los peligros y desventuras que sobrellevó Isaac Morris. Viajeros, hombres y documentos para el estudio del hombre americano*, Tomo I. Buenos Aires, Coni, 1956.

³⁷ Morris, Isaac, *Una narración fiel de los peligros y desventuras que sobrellevó Isaac Morris*. Buenos Aires, Taurus, 2004.

³⁸ *The sequel to Bulkeley and Cummins's Voyage to the South-Seas: or, the adventures of Capt. Cheap, the Hon. Mr Byron, Lieut. Hamilton, Alexander Campbell, and others, late of his Majes-*

Bulkeley y Cummins, y narra los intentos de los náufragos por intentar salir del golfo de Penas, para encontrarse con Anson en Juan Fernández. Los ingleses estuvieron más de un año intentando sortear el cabo de Tres Montes, siendo rescatados finalmente en mayo de 1742 por un grupo de chonos que los llevó a Chiloé, donde fueron entregados a las autoridades españolas. Posteriormente, fueron trasladados a Santiago, donde permanecieron por tres años antes de regresar a Inglaterra, momento en que se separó del capitán Cheap y se trasladó a Buenos Aires, donde se encontró con Isaac Morris.

En su obra, Campbell se defiende de las acusaciones de traición que le hizo el capitán inglés a su regreso a Inglaterra en 1746, pues, de acuerdo al guardiamarina, su comportamiento “miserable” e “inhumano” lo llevaron a abandonarlo.

Campbell narra los distintos grupos humanos con los que interactuó durante su estadía en el golfo de Penas y durante su tránsito hacia Chiloé. Describe sus características físicas, vestimentas, alimentación y costumbres, entre otros aspectos. Asimismo, da cuenta de la geografía, paisajes y climas a los que se vio enfrentado camino a la Isla. El relato de Campbell se caracteriza entonces por una narración descriptiva de su experiencia como náufrago, de los grupos indígenas que conoció y de la naturaleza a la que se enfrentó. Podemos identificar un tono dramático que acompaña a estas descripciones, pues si bien la experiencia del naufragio fue, en efecto, terrible para los ingleses, las atrocidades descritas nos parecen que buscan también justificar su decisión de defenderse de las acusaciones del capitán Cheap.

La primera edición de *The sequel to Bulkeley and Cummins's voyages to the south seas...* fue realizada en 1747, en Londres, para el mismo Campbell³⁹. El mismo año se publicó otra edición, pero esta vez en Dublín, y por W. Brien⁴⁰.

No hemos logrado encontrar ediciones posteriores al siglo XVIII –traducciones

ty's ship the Wager, which was wreck'd on a desolate island in lat. 47. S. Long 81. 40 W. In the South-Seas, anno 1741. Containing a faithful narrative of the unparallel'd sufferings of these gentlemen, after being left on the said island by the rest of the officers and crew, who went off in the long-boat. Their deplorable condition, desperate enterprizes, and prodigious distresses, till they fell into the hands of the Indians, who carried them into New Spain, where they remained prisoners of war, till sent back to Europe, on the terms of the Cartel, in 1746. The whole interspersed with descriptions of the countries in which the various scenes of their adventures lay; the manners, &c of the American Indians and Spaniards, and their treatment of the author and his companions / By Alexander Campbell, late midshipman of the Wager.

³⁹ Campbell, Alexander, *The sequel to Bulkeley and Cummins's Voyage to the South-Seas*. London, Printed for the author, and sold by W. Owen, publisher, at Homer's Head, near Temple Bar, Fleet-Street, 1747.

⁴⁰ Campbell, Alexander, *The sequel to Bulkeley and Cummins's Voyage to the South-Seas*. Dublin, Printed by S. Powell, for W. Brien, 1747.

tampoco– hasta el año 2012. Posiblemente, esto guarde relación con la popularidad que tuvo la obra del guardiamarina John Byron, quien publicó su obra varios años después del naufragio y que utilizó el testimonio de Campbell para reconstruir los sucesos de casi treinta años atrás.

THE NARRATIVE OF THE HONOURABLE JOHN BYRON..., POR JOHN BYRON (1768).

La última obra en ser publicada fue la del guardiamarina John Byron, *The narrative of the honourable John Byron...*⁴¹, impresa en 1768, veintisiete años después del naufragio, y dos años después de su circunnavegación a bordo del HMS *Dolphin*, donde pasó por segunda vez por la Patagonia Occidental, aunque esta vez sin naufragar.

El diario de Byron es tal vez el testimonio más valioso que tenemos del naufragio, pues el autor narra con enorme detalle lo ocurrido desde el momento de la tragedia hasta su embarque a Inglaterra. El relato de Byron destaca por el detallado nivel de descripción de lo ocurrido y lo observado. La amplitud de sus descripciones nos permite identificar distintos grupos indígenas y paisajes dentro de un mismo territorio, todos descritos minuciosamente -aspecto físico, vestimenta, cultura material, interacciones con otros grupos indígenas; geografía, hidrografía, recursos, clima, respectivamente-. Se trata de una obra que recrea de manera fiel la experiencia del naufragio, a la vez que informa a los lectores sobre el paisaje y habitantes existentes entre el golfo de Penas y Chiloé durante el siglo XVIII. De acuerdo a Vásquez de Acuña, contamos con un testimonio valiosísimo para estudiar diversos aspectos de Chile en el siglo XVIII, como la relación geopolítica que mantuvo Chiloé con sus territorios meridionales y el modo en que sus autoridades se proyectaron hacia ellos⁴².

A diferencia de los otros tres relatos de naufragio de la *Wager*, la obra de Byron ha sido, por lejos, la más editada –quince veces–. La minuciosidad con la que Byron describe grupos humanos, paisajes, climas, colores y texturas, nos permiten considerarla no solo una obra clave para conocer la realidad geográfica y cultural del golfo de Penas durante el XVIII, sino también una elocuente expresión de la literatura de viajes del XVIII y del discurso ilustrado inglés.

⁴¹ *The narrative of the honourable John Byron (Commodore in a late expedition round the world) containing an account of the great distress suffered by himself and his companions on the coast of Patagonia, from the year 1740, till their arrival in England, 1746; with a description of St. Jago de Chili, and the manners and customs of the inhabitants; also a relation of the loss of the Wager man of war, one of Admiral Anson's squadron / Written by himself, and now first published.*

⁴² Vásquez de Acuña, *Historia naval del reino de Chile. 1520-1826*, p. 267.

La primera edición de *The narrative of the honourable John Byron* fue publicada en 1768, bastante años después del naufragio, e impresa por S. Baker and G. Leigh... T. Davies, en Londres⁴³. La obra debe haber tenido una buena recepción por parte del público inglés, pues el mismo año se editaron dos versiones más del relato, una en Londres⁴⁴ y otra en Dublín⁴⁵, y en 1780 se publicó una cuarta edición, realizada por los mismos editores de la primera⁴⁶.

Aparentemente, no hay más ediciones contemporáneas a Byron, pues las siguientes versiones identificadas son del siglo XIX.

La quinta edición de este relato fue hecha en Edimburgo, por James Ballantyne, en 1812⁴⁷. La obra cuenta con una introducción sobre la vida de John Byron, su experiencia durante el naufragio y su regreso a Inglaterra. De manera bastante seguida, encontramos una sexta edición, de 1822, titulada *Byron's narrative of the loss of the Wager man of war: one of Admiral Anson's squadron*, impresa por W. Folds, en Dublín⁴⁸. En 1832 se publicó otra edición, hecha por H. Leggatt & Co., en Londres⁴⁹. Esta última cuenta con una introducción bastante singular, pues en comparación a las otras ediciones de Byron, y a la de todos los naufragos de la *Wager*, esta se centra en la figura de guardiamarina y cómo algunas de sus actitudes y comportamientos fueron fuente de inspiración para el poema *Don Juan* de Lord John Byron, famoso poeta romántico de comienzos del XIX y nieto de nuestro autor.

La octava edición se encuentra contenida en *The dangers of the deep, or, Interesting narratives of shipwrecks & disasters at sea*, obra editada por Orlando Hodgson, en Londres, entre 1836 y 1844. A diferencia de las ediciones anteriores de Byron, esta se titula *Narrative of the loss of the Wager man-of-war, by the honourable John Byron...*⁵⁰.

⁴³ Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron*. London, Printed for S. Baker and G. Leigh, T. Davies, 1768.

⁴⁴ Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron*. The second edition. London, Printed for S. Baker and G. Leigh... T. Davies, 1768.

⁴⁵ Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron*. Dublin, printed for W. And W. Smith, J. Exshaw, H Saunders, B. Grierson, D. Chamberlain, W. Sleatre, J. Potts, J. Williams, W. Colles, and J. Milliken, 1768.

⁴⁶ Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron*. London, printed for S. Baker and G. Leigh..., and T. Davies, 1780.

⁴⁷ Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron*. Edinburgh, James Ballantyne, 1812.

⁴⁸ Byron, John, *Byron's narrative of the loss of the Wager man of war: one of Admiral Anson's squadron*. Dublin, Printed by W. Folds, 1822

⁴⁹ Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron*. London, H. Leggatt & Co., 1832.

⁵⁰ Byron, John, *Narrative of the loss of the Wager man-of-war, by the Honourable John Byron..., The dangers of the deep, or, Interesting narratives of shipwrecks & disasters at sea*. London, Orlando Hodgson, 111 Fleet Street, 1835-1844.

Como podemos ver, el relato de John Byron es el que se ha sido editado más veces de los testimonios del naufragio de la *Wager*. La obra de John Bulkeley y Cummins le sigue en número de ediciones, pero estas se encuentran dispersas en tres siglos, mientras que el relato de Byron se concentra en el XVIII, indicándonos su recepción en el público contemporáneo y su valor como fuente histórica en la actualidad.

En 1901 José Valenzuela tradujo la obra de Byron al castellano bajo el título *El naufragio de la fragata "WAGER"*⁵¹, y en 1955 la editorial Zig-Zag reeditó esta última versión para su colección "Historia y Documentos"⁵².

EDICIONES MODERNAS

En la última década distintas editoriales se han interesado por republicar nuestros cuatro relatos. En 2010, Gale, perteneciente a la compañía Cengage Learning, creó la Eighteenth Century Collections Online (ECCO), colección que ha digitalizado una serie de documentos impresos en Gran Bretaña durante el siglo XVIII relativos a la historia América y Europa. Las cuatro obras sobre al naufragio de la *Wager* fueron publicadas e impresas para esta colección, todas en una versión facsimilar basada en la primera edición de cada relato, por lo que corresponden a reproducciones del texto original, manteniendo el lenguaje y terminología de la época sin modificaciones modernas⁵³. En la misma línea, Cambridge University Press publicó entre 2012 y 2015 tres de los cuatro relatos, correspondientes al de Bulkeley y Cummins, Isaac Morris y John Byron⁵⁴. Por último, Sabin Americana, publicó en 2012 las obras de Isaac

⁵¹ Byron, John, *El naufragio de la fragata "WAGER"* (trad. José Valenzuela). Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1901.

⁵² Byron, John, *El naufragio de la fragata "WAGER"*. Santiago, Zig-Zag, 1955.

⁵³ Bulkeley, John y Cummins, John. *A Voyage to the South-Seas...* London, Printed for Jacob Robinson, publisher, at the Golden-Lion in Ludgate-Street., MDCCXLIII [1743]. Londres, Gale, ECCO, 2010; Morris, Isaac, *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew...* London: printed for S. Birt; and sold by A. Tozer, Exeter, ca. 1750. Londres, Gale, ECCO, 2010; Campbell, Alexander, *The sequel to Bulkeley and Cummins's Voyage to the South-Seas...* London: Printed for the author, and sold by W. Owen, publisher, at Homer's Head, near Temple Bar, Fleet-Street, [1747]. Londres, Gale, ECCO, 2010; Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron...*, London: Printed for S. Baker and G. Leigh... T. Davies, [1768]. Londres, Gale, ECCO, 2010.

⁵⁴ Bulkeley, John y Cummins, John, *A Voyage to the South-Seas...* London, Printed for Jacob Robinson, publisher, at the Golden-Lion in Ludgate-Street., MDCCXLIII [1743]. Cambridge, Cambridge University Press, 2015; Morris, Isaac, *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew...* London, printed for S. Birt; and sold by A. Tozer, Exeter, ca. 1750. Cambridge, Cambridge University Press, 2015; Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron...*, London, Printed for S. Baker and G. Leigh... T. Davies, [1768]. Cambridge, Cambridge University Press, 2013.

Morris y Alexander Campbell, también en una edición facsimilar de la primera versión de ambos relatos⁵⁵.

EDICIONES MIXTAS

Hemos denominado “ediciones mixtas” a aquellas que contienen más de uno de nuestros cuatro relatos en la misma publicación.

Desconocemos los motivos y criterios de selección empleados, pero existen dos ediciones que solo contienen, de manera conjunta, los relatos de Bulkeley-Cummins y Byron. *The Wreck of the Wager: the narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron*, fue publicada en 1984 e introducida por Christopher Hibbert, miembro de la Royal Society of Literature⁵⁶. Por su parte, *The loss of the Wager: the narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron*, fue publicada en 2004 e introducida por Alan Gurney, quien analiza el panorama general de la expedición y las causas de la división de los marineros⁵⁷. El autor destaca también, aunque de manera muy sucinta, su recepción en Gran Bretaña, inspirando una serie de obras posteriores.

La única edición, hasta donde sabemos, que contiene los cuatro relatos reunidos en la misma publicación corresponde a *Cuatro relatos para un naufragio*, publicado en 2012 e introducido por Juan Pedro Broussain⁵⁸. El autor presenta el contexto del naufragio de la *Wager*, además de entregarnos una breve descripción de cada uno de los relatos.

EL VALOR DE LAS FUENTES DEL NAUFRAGIO DE LA *WAGER* PARA EL ESTUDIO DE LA PATAGONIA OCCIDENTAL EN EL SIGLO XVIII

Las cuatro fuentes del naufragio de la *Wager* pertenecen al enorme conjunto que constituye la literatura británica de viajes del siglo XVIII. Para la época, los británicos ya habían navegado por el Mar Caribe, las costas de Norteamérica, África, Asia, Oceanía y el Atlántico y Pacífico austral. Prácticamente, no existía lugar en el mundo que no hubiese sido visto, explorado, catalogado o descrito por ellos, incluso hasta sus rincones más ignotos.

⁵⁵ Morris, Isaac, *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew...* London, Printed for S. Birt; and sold by A. Tozer, Exeter, ca. 1750. Sabin Americana 1500-1926, 2012; Campbell, Alexander, *The sequel to Bulkeley and Cummins's Voyage to the South-Seas...* London, Printed for the author, and sold by W. Owen, publisher, at Homer's Head, near Temple Bar, Fleet-Street, [1747]. Sabin Americana 1500-1926, 2012.

⁵⁶ Hibbert, Christopher (ed.), *The Wreck of the Wager: the narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron*. London, The Folio Society, 1984.

⁵⁷ Gurney, *The Wreck of the Wager: the narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron*.

⁵⁸ Broussain, *Cuatro relatos para un naufragio*.

Nuestra revisión historiográfica nos ha indicado que el naufragio de la *Wager* ha sido abordado principalmente como un episodio puntual dentro de la expedición de Anson⁵⁹. Son pocos los estudios que se han dedicado específicamente a este naufragio y a sus fuentes. Entre ellos, destacan los aportes de Milciades Vignati⁶⁰, Isidoro Vásquez de Acuña⁶¹ y Ximena Urbina⁶². Desde la Arqueología, destacan los estudios de Ricardo Álvarez⁶³ y Diego Carabias⁶⁴.

Asimismo, hemos notado que los únicos estudios realmente enfocados hacia este naufragio, así como también las últimas ediciones de sus fuentes –no reimpressiones–, provienen de la historiografía chilena o argentina, y no de la británica. Es posible que esto guarde relación con su propia actividad ultramarina en los siglos coloniales. La historiografía británica ha desarrollado una perspectiva global sobre este tema, mayormente centrada en sus colonias y proyectos más importantes, como Norteamérica, Jamaica, el Caribe o el Pacífico asiático, en desmedro de aquellos territorios que les resultaron periféricos, como la Patagonia Occidental Insular⁶⁵. De ahí el interés de este artículo por

⁵⁹ Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*. Tomo VI. Imprenta Cervantes, Santiago, 1886; Vicuña Mackenna, Benjamín, *Historia de Valparaíso*. Obras completas. Vol. III. Santiago, Universidad de Chile, 1936 (1869); Feliú Cruz, Guillermo, *Viajes Relativos a Chile*. Tomo I (prólogo). Santiago de Chile, Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1962; Hanisch, Walter, *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*. Santiago, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas. 1982; Martinic, Mateo, *De la Trapananda a Aysén: una mirada reflexiva sobre el acontecer de la región de Aysén desde la prehistoria hasta nuestros días*. Santiago, Pehuén, 2004; Martinic, Mateo, *Archipiélago patagónico. La última frontera*. Punta Arenas, Ediciones Universidad de Magallanes, 2004; Martinic, Mateo, *Los británicos en la región Magallánica*. Valparaíso, Editorial Puntángelos, 2007.

⁶⁰ Vignati (ed.), *Una narración fiel de los peligros y desventuras que sobrellevó Isaac Morris*.

⁶¹ Vásquez de Acuña, *Historia naval del reino de Chile*.

⁶² Urbina, Ximena, "Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el periodo colonial". *Magallania*. Vol. 4. N° 2. 2013. pp. 51-84; Urbina, Ximena, "El naufragio de la *Wager* en el Pacífico austral y el conflicto del hierro". Sagredo Baeza, Rafael y Moreno Jeria, Rodrigo (coord.). *El Mar del Sur en la Historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*. Santiago. Centro de Investigaciones Barros Arana. 2015.

⁶³ Álvarez Abel, 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. pp. 79- 86. También del mismo autor, "Referencias exploratorias sobre el lago Presidente Ríos, para sortear el Istmo de Ofqui, Península de Taitao, Región de Aysén". *Magallania*. Vol. 43. N° 1. 2015. pp. 91-101.

⁶⁴ Carabias, Diego, *Naufragio del H.M.S. Wager en la Patagonia, encuentro de dos mundos: arqueología histórica en el Golfo de Penas. Investigación de los restos de la fragata Wager 1741 Archipiélago Guayaneco, XI región de Aysén*. Santiago, Productora Gráfica MC4, 2009.

⁶⁵ Por ejemplo, Peter Bradley, en un análisis global de las expediciones británicas entre los siglos XVI y XIX, ha analizado cómo las posibilidades de enriquecerse en otros territorios de globo, considerablemente menos hostiles que el Pacífico Austral, relegaron este territorio y sus costas a un plano secundario en el periodo colonial. Glynn Williams, en *The Great South Sea* (1997), examina las exploraciones inglesas desde Francis Drake (1578) a George Anson (1741) –pasando por bucaneros, corsarios y expediciones reales–, analizando su importancia geopolítica en relación a las costas americanas pacíficas y su proximidad a las riquezas del Nuevo Mundo y a Oriente, particularmente, Manila. Para profundizar más en estos aspectos, véase: Pagden, Anthony, *Lords of all the world. Ideologies of Empire in Spain, Britain and France, c. 1500-*

destacar el valor de estas fuentes como testimonio histórico para el estudio de la Patagonia Occidental Insular, así como también del contexto exploratorio británico en el XVIII y de su prolifera literatura de viajes.

En primer lugar, consideramos que el valor de estas fuentes descansa en la posibilidad que nos ofrecen de aproximarnos a la realidad étnica y geográfica de las costas de la Patagonia Occidental en el siglo XVIII, un territorio que aún por aquellos años, resultaba ajeno tanto a españoles como a británicos. Si bien la soberanía española se extendía hasta el confín del continente, su presencia en estas tierras era nominal antes que real, producto de la hostilidad climática y geográfica⁶⁶. De hecho, tras el frustrado proyecto de asentamiento de Sarmiento de Gamboa en el estrecho de Magallanes, en 1584, los españoles desistieron de llevar a cabo una presencia permanente en los territorios al sur de Chiloé⁶⁷. De esta manera, su aproximación a aquellas latitudes respondió a distintos ciclos de expediciones, sujetas, a objetivos y circunstancias específicas de su época⁶⁸.

Por su parte, los ingleses antecesores a la expedición de Anson, tampoco brindaron mayor información al respecto: primero, porque su objetivo no era explorar la Patagonia Occidental, sino cruzar el Mar del Sur para llegar a otro destino –para completar circunnavegaciones, por ejemplo–, y segundo, porque cuando lo fue –con John Narborough, en 1669–, no navegaron tan próximos a las islas y canales del sur de Chile como los naufragos de la *Wager*⁶⁹.

Fue, por tanto, gracias a las fuentes del naufragio de la *Wager* –un hecho accidental dentro de una expedición de mayor envergadura– que los lectores europeos contaron por primera vez con un testimonio directo, vivencial y sin precedentes sobre las desconocidas latitudes del territorio pacífico austral. Sin ser una expedición de objetivos científicos, sus fuentes nos resultan imprescindibles para la reconstrucción de aquella realidad, pues dan cuenta del clima,

c. 1800. New Heaven & London, Yale University Press, 1995; Elliott, John, *Imperios del mundo atlántico*. Madrid, Taurus, 2006; Bowen, Mancke y Reid, *Britain's Ocean Empire*; Matsuda, M., *Pacific Worlds. A History of Seas, Peoples, and Cultures*. Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

⁶⁶ Vázquez de Acuña, Isidoro, "La jurisdicción de Chiloé (siglos XVI al XX). Su extensión, exploración y dominio". *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N°103, 1993.

⁶⁷ Para la época del naufragio, la ciudad más austral del Imperio español en América era Santiago de Castro, fundada en 1567. Si bien en 1584 Pedro Sarmiento de Gamboa fundó dos ciudades en el estrecho de Magallanes para vigilar *in situ* el paso interoceánico, las hostilidades de la zona hicieron imposible a los españoles permanecer allí.

⁶⁸ Urbina, "Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el periodo colonial", pp. 51-84.

⁶⁹ De las trece expediciones que realizaron los ingleses entre el siglo XVI y XVIII, la primera y casi única expedición dirigida puntualmente al Mar del Sur fue la de John Narborough en 1669.

paisaje, textura de las tierras, aromas de árboles, y sonidos de aves⁷⁰, así como también del aspecto físico de diferentes grupos indígenas, detallando color de pelo, vestimenta, alimentación, ritos religiosos, medios de transporte e interacción entre hombres, mujeres y niños de la tribu, e interacción con ingleses, españoles, chilotos y otros grupos indígenas⁷¹. Se trata de un conjunto de detalles que se contraponen a las sucintas descripciones que españoles y británicos antecesores habían entregado sobre este territorio⁷².

Además, el contraste de estas fuentes nos aproxima a distintos modos de interacción con un territorio que, si bien pertenecían nominalmente a la corona española, en la práctica, era dominado por indígenas, de quienes siempre tuvieron un grado de dependencia los viajeros europeos durante el periodo colonial.

En este sentido, Byron reconoce la superioridad de los chonos en cuanto al dominio de su geografía, viéndose en la necesidad de requerirla para sobrellevar

⁷⁰ Por ejemplo, Byron describe su tránsito por el istmo de Ofqui de la siguiente manera: “La costa aquí era baja y arenosa y se veía algo como la boca de un río que vaciaba sus aguas en el mar... Los árboles aquí son en su mayor parte de las variedades aromáticas; se halla también el palohacha, una madera de un color rojo muy oscuro y otra de amarillo extremadamente brillante. Todos los sitios bajos son muy pantanosos, pero lo que más extraño me pareció, fue encontrar capas de conchas, de uno o dos pies de espesor en la cumbre de los cerros más elevados”. El guardiamarina describe una bahía baja y arenosa, cercana a un río que desembocaba en el mar; distintas especies de árboles, de distintos colores y aromas; pantanos y texturas. Byron, *Naufragio en las costas de la Patagonia*, p. 65.

⁷¹ Por ejemplo, Byron describe a los cauchahués del siguiente modo: “Aparecieron tres canoas de indios remando hacia nosotros...Estos individuos eran de baja estatura, muy morenos, y llevaban cabellos largos muy tiesos, que les colgaban a lo largo de la cara...Su vestido consistía únicamente en un pedazo de piel de algún animal, que les cubría la cintura y en una especie de tejido de plumas echado sobre los hombros; y como no proferían palabra alguna de cualquier idioma que hubiésemos oído antes, ni tenían método de hacerse entender, presumimos que no podían haber tenido jamás trato con europeos”. El autor nos entrega información de su aspecto físico, vestimenta, idioma y posible ausencia de contacto con cualquier tipo de europeo. En *Ibid*, p. 29.

⁷² En parte, esto se explica porque la gran mayoría de las expediciones españolas al sur de Chiloé se realizaron por mar y no por la ruta indígena, que implicaba ir “por dentro” del laberinto de canales e islas del litoral de la región de Aysén. Por ejemplo, Juan García Tao, aparentemente el primero en seguir dicha ruta, navegó en 1620 por el canal de Moraleda, cruzó el istmo de Ofqui y describió “...cogí dos piraguas y las varé por la cordillera, y fiados en un río donde cosí mis piraguas, y me arrojé por el río abajo con tres hombres españoles, cada uno con seis yanaconas, y yo con otro yanacona éramos ocho de pelea... Salí a la mar y di en un balcón de islas de gente muy belicosa. m, ditnial. En primer lugar, ripciones fueron muy breves. Por ejemplo, Juan García. En primer lugar, “, distinto al nivel de detalle que nos entrega, por ejemplo, Byron sobre lo que podría ser el mismo territorio. Revisar, “Relación del viaje que hizo Juan García Tao a fines de 1620 en busca de las poblaciones fabuladas denominadas Césares, saliendo de Chiloé y siguiendo por mar en débiles piraguas al reconocimiento de la costa del sur hacia el estrecho de Magallanes”. ANH. FVG. Vol. 9. Pieza 16. fjs. 437-448 en Urbina, Ximena, *Fuentes para la historia de la Patagonia Occidental*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2014, pp. 91-93.

las inclemencias de la región. En relación a esto, David Weber ha planteado que desde la perspectiva hispánica, eran los grupos indígenas no-sometidos quienes ocupaban las fronteras de su imperio en América durante el XVIII, pero desde la perspectiva de estos indígenas, eran los españoles quienes ocupaban las fronteras de las tierras que ellos históricamente habían dominado⁷³. Algunas de las potencias europeas, como Gran Bretaña en este caso, vieron en los desprotegidos territorios del extremo austral, una oportunidad de acceso a las riquezas americanas, pero su inhóspita y accidentada geografía, revelaron que su aprovechamiento no era realizable sin la ayuda de los indígenas⁷⁴. Se trata de una ventaja efectiva de los canoeros australes que, manifestada en el dominio técnico y material de su territorio, hizo que los naufragos dependiesen de ellos para sobrevivir.

En segundo lugar, nos parece necesario destacar la naturaleza de nuestras fuentes. El relato de viaje no es un género puramente documental, la "ficción"⁷⁵ es también parte del mismo. Tanto los estudios literarios como la historiografía lo han definido como un género híbrido, que se encuentra en la frontera entre historia y literatura, y que requiere, por tanto, herramientas de ambas disciplinas para analizarlo⁷⁶.

Lo anterior nos permite comprender dos dimensiones claves del relato de viajes: una, como fuente de información para los lectores del XVIII, y otra, como materialización de un discurso político y cultural respecto a territorios y gentes "no-europeas"⁷⁷. Respecto a lo primero, independiente si eran científicos o no, los viajeros de la Ilustración se caracterizaron por una pretensión de verosimilitud. "Si hubo algo que verdaderamente distinguió a los modernos de los antiguos fue su declaración pragmática de hacer conocimiento no desde el testimonio de los hombres, sino desde las evidencias del mundo, desde los hechos y no desde las palabras"⁷⁸. Se trata de un juego "entre la fidelidad de

⁷³ Weber, David, "Borbones y Bárbaros. Centro y periferia en la reformulación de la política de España hacia los indígenas no sometidos". *Anuario IEHS*. N°13. 1998. p. 147

⁷⁴ León, Leonardo, "Indios, piratas y corsarios en las costas de la Araucanía y la Patagonia, 1557-1790." *Boletín de Historia y Geografía*. N°15. 2001. p.117.

⁷⁵ En el relato de viajes, la ficcionalización de los hechos es más bien moderada, utilizando figuras literarias como la hipérbolo, comparación y metáfora, distinto a la literatura de viajes donde, además de los tres recursos ya mencionados, es posible identificar una ficcionalización ligada a la fantasía. Para profundizar y ampliar en las diferencias entre "relato de viajes" y "literatura de viajes", revisar: Carrizo, Sofía (ed.), *Escrituras del viaje: construcción y recepción de "fragmentos de mundo"*. Buenos Aires, Biblos, 2008.

⁷⁶ *Ibid*, pp. 9-35; Ette, Ottmar, *Literatura en movimiento. Espacio y dinámica de una escritura transgresora de fronteras en Europa y América*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2008; Pimentel, *Testigos del mundo*, 2003.

⁷⁷ Pratt, *Ojos imperiales*, pp. 19-48.

⁷⁸ Pimentel, *Testigos del mundo*, p. 49.

la vista y la veracidad de la escritura”⁷⁹, manifestado en una testificación neutra, detallada y minuciosa de lo observado. En este sentido, el accidente de la *Wager* proporcionaba a los náufragos la autoridad requerida para describir un lugar del globo que aún resultaba desconocido para los británicos.

Respecto a lo segundo, destacamos la dimensión discursiva de nuestras fuentes. Por una parte, creemos que en aquella prolija, neutral y detallada descripción de lo observado, descansa un discurso político particular, de carácter británico e imperial. Independiente de la naturaleza de las expediciones del XVIII, la competencia entre naciones siguió siendo el motor de la expansión europea, como demuestra la expedición de Anson. Al respecto, destacamos los planteamientos de Mary Louise Pratt, quien ha analizado los relatos de viajes del XVIII como expresiones de un ejercicio de apropiación intelectual e imaginada de los territorios explorados. La autora sostiene que por medio de este género, el lector europeo logró una “conciencia planetaria”, que le permitió insertar lo descrito en una escala global⁸⁰. Si los viajeros de esta época eran testigos presenciales del mundo, sus lectores eran convocados a ser testigos virtuales del mismo⁸¹.

Por otra parte, creemos que estas fuentes son también manifestación de un discurso cultural, propio de su contexto intelectual, respecto a los territorios del globo y el mundo natural. En las cuatro obras, y sobretudo en la de John Byron, prima un estilo simple y neutral, sin mayores realces retóricos, que apunta, en primera instancia, a informar al lector de la realidad étnica y geográfica del territorio en cuestión⁸². La visión conjunta de las obras del naufragio de la *Wager* nos permite identificar transformaciones del género del relato de viajes, como por ejemplo, su interés por “lo natural”. Si bien nunca aparece definido de forma precisa, la idea es recurrente en las cuatro obras del naufragio⁸³. A su vez, nos permite observar una evolución hacia dicho el tópico, alcanzado su clímax en la obra de Byron.

⁷⁹ Ibíd, p. 60.

⁸⁰ Pratt, *Ojos imperiales*, p. 44.

⁸¹ Pimentel, *Testigos del mundo*, pp. 216-218.

⁸² Es muy posible que este énfasis descriptivo de la obra de Byron guarde relación con su tardía publicación. Para 1768 ya se habían publicado las obras de Bulkeley-Cummins, Campbell y Morris, quienes habían dado cuenta del naufragio y sus detalles. También ya se había publicado, en 1748, el relato oficial de la expedición de Anson, en la que se enmarcaba el naufragio de la *Wager*.

⁸³ Como se aprecia en nuestras fuentes, los náufragos utilizaron el concepto “natural” para referirse a algunas de las costumbres de los indios. Byron definió la facilidad que tenían las mujeres indígenas para recolectar mariscos sumergidas en el mar como parte de una “naturaleza anfibia”. También sostuvo que los chonos tenían “invertido el orden de las leyes de la naturaleza”, pues eran las mujeres las encargadas de la recolección de alimentos, mientras los

Es común en el género del relato de viajes, y en el de naufragios particularmente, que la naturaleza física sea un objeto de descripción, de modo que el autor da cuenta de la exuberancia o esterilidad del territorio, para situar y reforzar las pericias de su aventura⁸⁴. En este sentido, consideramos a Byron como un precursor de los exploradores científicos de finales del XVIII, quienes, en palabras de Pimentel, “sobre-escribieron” la naturaleza y sus paisajes⁸⁵. Se trata de un sello que podríamos denominar “natural” en un su sentido más amplio, que se distingue de otros ingleses que se aproximaron a la Patagonia Occidental entre los siglos XVI y XVII, distintos al de sus propios compañeros de expedición durante el XVIII; un sello que incluso nos permite concebirlo como precursor de los naturalistas ingleses del siglo XIX.

En síntesis, creemos que estas fuentes son valiosas para el estudio de la Patagonia Occidental durante el periodo colonial. En primer lugar, en ellas encontramos información respecto a la realidad geográfica y étnico-cultura del territorio en cuestión durante el siglo XVIII, realidad parcialmente ignota para los españoles de la época. En segundo lugar, nos permiten analizar las transformaciones que experimentó el género del relato de viajes durante el mismo siglo. Así, creemos que a partir de estas descripciones, sumado a la manera en que fueron llevadas a cabo –bajo la idea de lo natural, por ejemplo– podemos inferir la forma en que los naufragos representaron el territorio en cuestión.

Se trata de comprender la visión de mundo que tuvo el imperio inglés del siglo XVIII a partir de la descripción y representación de uno de los rincones de su mundo, considerando su geografía, habitantes y visitantes. En el fondo, nos permite vincular, hechos, sujetos y textos con un contexto más amplio, es decir, nos permite relacionar el naufragio, su relato y los encuentros británico-indígenas en el Pacífico Austral, con el contexto de la expansión ultramarina europea y la Ilustración.

hombres resguardaban el campamento. También utilizaron el concepto para referirse a aspectos morales de los indios. Alexander Campbell describió a los caucahués como “pobres gentes ignorantes, sin otra instrucción que las que le daba la naturaleza”, refiriéndose a su barbarie. Sin embargo, también los describió como “muy salvajes, pero no de mala naturaleza”, refiriéndose a una moral propia del “buen salvaje”, favorecida, a su vez, por su cercanía al mundo natural. Se trata de nociones que se superponen dificultando una comprensión unívoca del concepto.

⁸⁴ Pimentel, *Testigos del mundo*, p. 22.

⁸⁵ *Ibíd.*, pp. 47-70.

FUENTES

- Vignati, Milciades (ed.), *Una narración fiel de los peligros y desventuras que sobrellevó Isaac Morris*. Viajeros, hombres y documentos para el estudio del hombre americano, Tomo I, Buenos Aires, Coni, 1956.
- Bruoussain, Juan Pedro (ed.), *Cuatro relatos para un naufragio*. Santiago, Septiembre Ediciones, 2012.
- Bulkeley, John y Cummins, John, *A Voyage to the South-Seas, in the Years 1740-1 containing, a faithful narrative of the loss of his majesty's ship the Wager on a desolate island in the latitude 47 south, longitude 81:40...* London, Printed for Jacob Robinson, publisher, at the Golden-Lion in Ludgate-Street., MDC-CXLIII, 1743.
- Bulkeley, John y Cummins, John, *L'abbé Lauguer ... a été le reviseur de la traduction, par l'abbé Rivers, Voyage a la Mer du Sud, fait par quelques officiers commandants le vaisseau le Wager. Por servir de suite au Voyage de George Anson*. Traduit de L'anglois. A Lyon, Chez les freres Duplain, Libraries, Grande Rue Mercerie MDCCLVI, 1756.
- Bulkeley, John y Cummins, John, *A Voyage to the South-Seas, in the Years 1740-1*. Philadelphia, James Chaattin, for the author, 1757.
- Bulkeley, John y Cummins, John, *A Voyage to the South-Seas, in the Years 1740-1...* New York, Published by Robert M. McBride & Company, 1927.
- Bulkeley, John y Cummins, John, *A Voyage to the South-Seas...London, Printed for Jacob Robinson, publisher, at the Golden-Lion in Ludgate-Street., MDCCXLIII [1743]*. Londres, Gale, ECCO, 2010.
- Bulkeley, John y Cummins, John, *Un viaje a los Mares de Sur...* (trad. Agustín Pico Estrada). Buenos Aires, EUDEBA, 2015.
- Bulkeley, John y Cummins, John, *A Voyage to the South-Seas...London: Printed for Jacob Robinson, publisher, at the Golden-Lion in Ludgate-Street., MDCCXLIII [1743]*. Cambridge, Cambridge University Press, 2015.
- Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron...*, London, Printed for S. Baker and G. Leigh... T. Davies, 1768.
- Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron...* The second edition. London, Printed for S. Baker and G. Leigh... T. Davies, 1768.
- Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron...* Dublin, printed for W. And W. Smith, J. Exshaw, H Saunders, B. Grierson, D. Chamberlain, W. Sleatre, J. Potts, J. Williams, W. Colles, and J. Milliken, 1768.
- Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron...* London, printed for S. Baker and G. Leich..., and T. Davies, 1780.

- Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron...* Edinburgh, James Ballantyne, 1812.
- Byron, John, *Byron's narrative of the loss of the Wager man of war: one of Admiral Anson's squadron.* Dublin, Printed by W. Folds, 1822.
- Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron...* London, H. Leggatt & Co., 1832.
- Byron, John, *Narrative of the loss of the Wager man-of-war, by the honourable John Byron..., The dangers of the deep, or, Interesting narratives of shipwrecks & disasters at sea.* London, Orlando Hodgson, 111 Fleet Street, 1836-1844.
- Byron, John, *El naufragio de la fragata "WAGER"* (trad. José Valenzuela). Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1901.
- Byron, John, *El naufragio de la fragata "WAGER"*. Santiago, Zig-Zag, 1955.
- Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron..., London, Printed for S. Baker and G. Leigh... T. Davies, [1768].* Londres, Gale, ECCO, 2010.
- Byron, John, *The narrative of the Honourable John Byron..., London: Printed for S. Baker and G. Leigh... T. Davies, [1768].* Cambridge, Cambridge University Press, 2013.
- Campbell, Alexander, *The sequel to Bulkeley and Cummins's Voyage to the South-Seas.* London, Printed for the author, and sold by W. Owen, publisher, al Homer's Head, near Temple Bar, Fleet-Street, 1747.
- Campbell, Alexander, *The sequel to Bulkeley and Cummins's Voyage to the South-Seas.* Dublin, Printed by S. Powell, for W. Brien, 1747.
- Campbell, Alexander, *The sequel to Bulkeley and Cummins's Voyage to the South-Seas... London: Printed for the author, and sold by W. Owen, publisher, al Homer's Head, near Temple Bar, Fleet-Street, [1747].* Londres, Gale, ECCO, 2010.
- Campbell, Alexander, *The sequel to Bulkeley and Cummins's Voyage to the South-Seas... London: Printed for the author, and sold by W. Owen, publisher, al Homer's Head, near Temple Bar, Fleet-Street, [1747].* Sabin Americana 1500-1926, 2012.
- García Tao, Juan, "Relación del viaje que hizo Juan García Tao a fines de 1620 en busca de las poblaciones fabuladas denominadas Césares, saliendo de Chiloé y siguiendo por mar en débiles piraguas al reconocimiento de la costa del sur hacia el estrecho de Magallanes". Urbina, Ximena. *Fuentes para la historia de la Patagonia Occidental.* Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2014.
- Gurney, Alan (ed.), *The Wreck of the Wager: the narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron.* Rochester, Boydell Press, 2004.

- Hibbert, Christopher (ed.), *The Wreck of the Wager: the narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron*. London, The Folio Society, 1984.
- Morris, Isaac, *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew...* London, printed for S. Birt; and sold by A. Tozer, Exeter, ca. 1750.
- Morris, Isaac. *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew...* Dublin, printed for G. and A. Ewing, 1752.
- Morris, Isaac, *Una narración fiel de los peligros y desventuras que sobrellevó Isaac Morris. Viajeros, hombres y documentos para el estudio del hombre americano*. Tomo I. Buenos Aires, Coni, 1956.
- Morris, Isaac, *Una narración fiel de los peligros y desventuras que sobrellevó Isaac Morris*. Buenos Aires, Taurus, 2004.
- Morris, Isaac, *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew... London: printed for S. Birt; and sold by A. Tozer, Exeter, ca.1750*. Londres, Gale, ECCO, 2010.
- Morris, Isaac, *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew... London: printed for S. Birt; and sold by A. Tozer, Exeter, ca. 1750*. Sabin Americana 1500-1926, 2012.
- Morris, Isaac, *A narrative of the dangers and distresses which Befel Isaac Morris and seven more of the crew... London: printed for S. Birt; and sold by A. Tozer, Exeter, ca. 1750*. Cambridge, Cambridge University Press, 2015.
- Thomas, Pascoe, *A True and Impartial Journal of a Voyage to the South-Seas and round the Globe in His Majesty's Ship the Centurion, under de Command of Commodore George Anson*. Londres, S. Birt, J. Newbery and J. Collyer, 1745.
- Walter, Richard, *A voyage round the world, in the years MDCCXL, I, II, III, IV, by George Anson, Esq., commander in chief of a squadron of His Majesty's ships, sent upon an expedition to the South-Seas / compiled from papers and others materials of the Right Honourable George Lord Anson, and published under the direction by Richard Walter...* London, Printed for the author, by John and Paul Knapton, 1748.
- Young, John, *An Affecting Narrative of the Unfortunate Voyage and Catastrophe of his Majesty's Ship Wager*. Londres, John Norwood,1751.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez Abel, 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.

- Álvarez Abel, Ricardo, "Referencias exploratorias sobre el lago Presidente Ríos, para sortear el Istmo de Ofqui, Península de Taitao, Región de Aysén". *Magallania*. Vol. 43. N° 1. 2015.
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*. Tomo VI. Imprenta Cervantes, Santiago, 1886.
- Bowen, H.V, E. Mancke, y John G. Reid, *Britain's Ocean Empire*. Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- Carabias, Diego, *Naufragio del H.M.S. Wager en la Patagonia, encuentro de dos mundos: arqueología histórica en el Golfo de Penas. Investigación de los restos de la fragata Wager 1741 Archipiélago Guayaneco, XI región de Aysén*. Santiago, Productora Gráfica MC4, 2009.
- Carrizo, Sofía (ed.), *Escrituras del viaje: construcción y recepción de "fragmentos de mundo"*. Buenos Aires, Biblos, 2008.
- Elliott, John, *Imperios del mundo atlántico*. Madrid, Taurus, 2006.
- Ette, Ottmar, *Literatura en movimiento. Espacio y dinámica de una escritura transgresora de fronteras en Europa y América*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2008.
- Feliú Cruz, Guillermo, *Viajes Relativos a Chile*. Tomo I (prólogo). Santiago de Chile, Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1962.
- Glacken, Clarence, *Huellas en la playa de Rodas*. Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996.
- Guarda, Gabriel, *Flandes indiano: las fortificaciones del reino de Chile: 1541-1826*. Santiago, Universidad Católica de Chile, 1991.
- Gurney, Alan (ed.), *The Wreck of the Wager: the narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron*. Rochester, Boydell Press, 2004.
- Hanisch, Walter, *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*. Santiago, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas. 1982.
- Hibbert, Christopher (ed.), *The Wreck of the Wager: the narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron*. London, The Folio Society, 1984.
- Layman, C.H., *The Wager Disaster: Mayhem, mutiny and murder in the South Seas*. London, Uniform Press, 2015.
- León, Leonardo, "Indios, piratas y corsarios en las costas de la Araucanía y la Patagonia, 1557-1790." *Boletín de Historia y Geografía*. N°15. 2001.
- Martinic, Mateo, *De la Trapananda a Aysén: una mirada reflexiva sobre el acontecer de la región de Áysen desde la prehistoria hasta nuestros días*. Santiago, Pehuén, 2004.
- Martinic, Mateo, *Archipiélago patagónico. La última frontera*. Punta Arenas, Ediciones Universidad de Magallanes, 2004.

- Martinic, Mateo, *Historia de la Región Magallánica*. Tomo I. Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 2006.
- Martinic, Mateo, *Los británicos en la región Magallánica*. Valparaíso, Editorial Puntángeles, 2007.
- Matsuda, M., *Pacific Worlds. A History of Seas, Peoples, and Cultures*. Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- Pagden, Anthony, *Lords of all the world. Ideologies of Empire in Spain, Britain and France, c. 1500-c.1800*. New Heaven & London, Yale University Press, 1995.
- Pimentel, Juan, *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*. Madrid, Marcial Pons, 2003.
- Pratt, Mary Louse, *Ojos imperiales*. México, Fondo de Cultura Económica, 1997.
- Said, Edward, *Orientalismo*. Barcelona, De bolsillo, 2002.
- Todorov, Zvetan, *Nosotros y los otros*. Buenos Aires, Siglo XXI, 2007.
- Torres Santo Domingo, Marta, "Un best seller del siglo XVIII: el viaje de George Anson alrededor del mundo". *Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. IX. N° 531. 2004.
- Urbina, Ximena, "Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el periodo colonial". *Magallania*. Vol. 4. N° 2. 2013.
- Urbina, Ximena, *Fuentes para la historia de la Patagonia Occidental*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2014.
- Urbina, Ximena, "El naufragio de la *Wager* en el Pacífico austral y el conflicto del hierro". Sagredo Baeza, Rafael y Moreno Jeria, Rodrigo (coord.). *El Mar del Sur en la Historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*. Santiago. Centro de Investigaciones Barros Arana. 2015.
- Vázquez de Acuña, Isidoro, "La jurisdicción de Chiloé (siglos XVI al XX). Su extensión, exploración y dominio". *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*. N° 103, 1993.
- Vásquez de Acuña, Isidoro, *Historia naval del reino de Chile. 1520-1826*. Santiago, Compañía Sudamericana de Vapores S.A., 2004.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Historia de Valparaíso*. Obras completas. Vol. III. Santiago, Universidad de Chile, 1936 (1869).
- Weber, David, "Borbones y Bárbaros. Centro y periferia en la reformulación de la política de España hacia los indígenas no sometidos". *Anuario IEHS*. N°13. 1998.
- Williams, Glynn, *The prize of all oceans*. Nueva York, The Viking Press, 2000.

[Recibido el 6 de noviembre de 2016 y Aceptado el 25 de agosto de 2017]