

Significación y representación del estrecho de Magallanes: la segunda expedición de Antonio de Córdoba (1788-1789)

Significance and representation of the strait of Magellan: the second expedition of Antonio de Córdoba (1788-1789)

DOI: <http://dx.doi.org/10.4151/07197969-Vol.16-Iss.1-Art.927>

Alberto José Gullón Abao
Universidad de Cádiz
alberto.gullon@uca.es

Resumen

Desde mediados del siglo XVIII las grandes potencias europeas demostraron un interés creciente por el tránsito entre el Atlántico y Pacífico sur, fruto inicialmente de un interés comercial y, con posterioridad, del aprovechamiento de los recursos naturales (sobre todo aceites y pieles) de una alta demanda mundial. Por lo tanto, el control del espacio marítimo austral se convirtió en una necesidad para la corona hispánica en donde la Armada jugó un papel fundamental. Así, en 1785, la primera expedición de Antonio de Córdoba hizo un relevamiento del estrecho de Magallanes de primer orden desde el plano hidrográfico, geográfico, botánico, zoológico y humano y mostró la gran dificultad que suponía abrir una ruta por el Estrecho. Sin embargo, el supuesto éxito nos genera interrogantes sobre los motivos de una segunda expedición, al mismo sitio y en tan poco tiempo. Creemos, que dicha empresa pone de manifiesto la significancia que tenía para la Corona dar a conocer y culminar los objetivos planteados, demostrar que tenían una información de primer nivel sobre el territorio, sus recursos y las gentes que lo habitaban, como fórmula para reafirmar un dominio capaz frente a las otras potencias europeas.

Palabras clave: otredad; expediciones científicas; siglo XVIII; navegación oceánica.

Abstract

Since mid-eighteenth century, the great European powers showed a growing interest in the transit between the Atlantic and the South Pacific oceans, at the beginning for economic reasons and, later, for exploitation of natural resources (especially oils and skins) in high global demand. Therefore, the control of the southern maritime space became a real necessity for the Spanish crown, in which the Navy played a main role. Thus, in 1785, the first expedition of Antonio de Córdoba carried out a

first-rate survey of the Strait of Magellan from a hydrographic, geographical, botanical, zoological and human perspective and showed the great difficulty involved in opening a route through the Strait. However, the supposed success raises questions about the reasons for a second expedition, to the same place and in such a short time. We believe that this undertaking demonstrates the importance for the Crown of making known and achieving the objectives set, demonstrating that they had great information about the territory, its resources and the people who inhabited it, as a formula to reaffirm a capable dominion over the other European powers.

Keywords: otherness; scientific expeditions; 18th century; oceanic navigation.

INTRODUCCIÓN

Durante el siglo XVIII, el Imperio español desplegó una compleja red de información marítima que sustentaba su control territorial, comercial y científico¹. Los diarios de navegación, cartas náuticas, informes oficiales y correspondencia de sus oficiales no eran simples registros: constituían una infraestructura estratégica destinada a afirmar soberanía, planificar rutas y responder a la presión internacional en los océanos Atlántico y Pacífico. En este marco, el estrecho de Magallanes, como paso natural entre ambos océanos, se convirtió en un espacio clave, entendido como un territorio dinámico de conexión, disputa y proyección de poder.

Las expediciones de Antonio de Córdoba (1785 y 1788), organizadas por la Corona española, deben interpretarse en este contexto de rivalidad internacional. Potencias como Gran Bretaña, Francia y los Países Bajos desarrollaban desde el siglo XVII proyectos de exploración científica y cartográfica para abrir nuevas rutas, consolidar el comercio de recursos marinos y reforzar su presencia global. En el siglo XVIII, los viajes de James Cook y Louis Antoine de Bougainville, junto con las expediciones de cazadores y comerciantes británicos y estadounidenses en el Atlántico Sur y el Pacífico, desafiaban abiertamente la supremacía española en los territorios australes. La misión de Córdoba no solo buscaba perfeccionar las cartas náuticas y garantizar una navegación segura, sino también reafirmar la soberanía española sobre un corredor interoceánico estratégico en disputa.

1 Este trabajo forma parte de los proyectos “Proa a la mar: Desarrollo, logística y proyección de la bahía gaditana como nodo naval en el siglo XVIII” (ProyExcel_01045), Ayudas a Proyectos de Excelencia, en régimen de concurrencia competitiva, destinadas a entidades calificadas como Agentes del Sistema Andaluz del Conocimiento, en el ámbito del Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación (PAIDI 2020) y “Connexa Mundi. Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global: El litoral gaditano y sus proyecciones, 1680-1830”, PID2021-126850NB-I00 financiado por MICIU/AEI /10.13039/ 501100011033 y por FEDER, UE.

Partimos de la hipótesis de que la segunda expedición de Córdoba debe comprenderse como parte de una estrategia geopolítica y científica de la monarquía borbónica, orientada a politizar el espacio marítimo austral, reforzar el control imperial frente a potencias rivales (Gran Bretaña, Francia, EE. UU.) y fomentar el conocimiento ilustrado aplicado a la explotación de recursos. Sostenemos que este viaje, a menudo ignorado por la historiografía, articuló ciencia, comercio y defensa, consolidando una red de información hidrográfica, económica y etnográfica que posicionó a España como actor activo en la carrera global del siglo XVIII.

La historiografía ha abordado este escenario de manera fragmentada. Investigadores como Salvador Bernabéu, Carlos Martínez, Francisco Mellén o Rafael Sagredo, entre otros, han destacado el valor geopolítico del Estrecho y la importancia de la ciencia ilustrada². Sin embargo, la segunda expedición de Córdoba ha quedado relegada a menciones marginales o confundida con su primer viaje, pese a su papel clave en el reconocimiento del maritorio austral y en el desarrollo de una red informativa que permitió a España competir con los avances técnicos de otras potencias. En consecuencia, entendemos la necesidad de acometer un estudio específico sobre la segunda expedición, de forma que nos permita evaluar su relevancia geoestratégica y toda una serie de problemáticas subyacentes, que emanan de las inquietudes e intereses propios de la lógica ilustrada de la época.

Para ello, se esbozan una serie de problemáticas y objetivos abordados por la investigación a través de la localización y análisis cualitativo de fuentes primarias, manuscritas y editadas, procedentes de diversos repositorios documentales -Archivo General de la Marina, Álvaro de Bazán (AGMAB); Archivo Museo Naval (AMN) o Biblioteca Digital de Castilla y León (BDCYL), entre otros-, algunas de ellas poco consultadas. Asimismo, el estudio se caracteriza por una marcada interdisciplinariedad que permite la necesaria combinación de perspectivas y aproximaciones desde la historia política, historia marítima y de la ciencia, historia económica e historia cultural, con el fin abordar aspectos, poco o insuficientemente estudiados, e interpretar con ello los matices de la expedición de Córdoba no como un hecho aislado, sino como parte de una estrategia imperial más amplia. Así, el segundo viaje de Córdoba se presenta como una acción planificada por la Corona, posiblemente vinculada

2 Bernabéu Albert, Salvador. *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*. Madrid, Mapfre, 1992; Martínez Shaw, Carlos. *El Pacífico español de Magallanes a Malaspina*. Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores. Cooperación Internacional, 1988; Mellén Blanco, Francisco. *Las expediciones marítimas del virrey Amat a la isla de Tahití, 1772-1775: manuscritos españoles del siglo XVIII*. Madrid, Gondo, 2011.

a los intereses de la recién creada Compañía de Filipinas, cuyo objetivo era reforzar el dominio español en la región mediante la generación de información estratégica y conocimiento científico de acceso público, reflejando una dimensión ilustrada y universalista del saber. Además, la documentación consultada revela la intención de la oficialidad naval del Departamento gaditano de emular las gestas de otros navegantes europeos, así como la propuesta concreta de Córdoba -rechazada en su momento por el ministerio- que, con modificaciones, se materializó en la expedición comandada por Alejandro Malaspina y José Bustamante (1789-1794).

En este sentido, entendemos que el valor de la información producida por la expedición no se limita al paso interoceánico como recurso geopolítico. Por tanto, nos preguntamos sobre un interés sistemático por los recursos marinos, especialmente los derivados de cetáceos y pinnípedos, que convertían la región en un nodo fundamental de una red comercial globalizada que conectaba puertos tan distantes como Londres o Macao, generando pingües beneficios para potencias europeas ante la incapacidad española de ejercer un dominio efectivo. Asimismo, este trabajo examina el discurso intercultural presente en los documentos de la expedición, con el fin de estudiar las percepciones sobre comunidades indígenas y su potencial papel en las estrategias coloniales.

En suma, esta investigación ofrece una lectura renovada de la segunda expedición de Antonio de Córdoba como una pieza clave en la conexión entre ciencia y defensa imperial, situándola como antecedente directo de empresas científicas hispánicas de mayor envergadura. Se destaca el valor de la información como recurso central en la construcción de redes imperiales y se reafirma el papel de España como actor activo en la carrera geopolítica y científica del siglo XVIII.

ANTECEDENTE

La primera expedición comandada por D. Antonio de Córdoba al estrecho de Magallanes con la nave *Nuestra Sra. de la Cabeza* cumplió con una buena parte de los objetivos propuestos. El estado español pagó y potenció dicha expedición, que tenía como función principal obtener información para un vasto imperio policéntrico, en donde la Armada española, a través de la secretaría dirigida por Antonio Valdés y Bazán, jugó un papel determinante en las expediciones multidisciplinarias que se plantearon³. Es precisamente en estos años

3 Gullón Abao, Alberto José. "La percepción del 'Otro' en la primera expedición del capitán de navío D. Antonio de Córdoba al Estrecho de Magallanes (1785-1786)." *Temas Americanistas*, N°51, 2023, pp. 77-103.

cuando la Armada subraya como aspectos esenciales la indagación de rutas inéditas y la comprobación de las ya transitadas, procesos que implicaban el perfeccionamiento del conocimiento geográfico⁴. Además, se sumarían otros motivos, como la intensificación de la politización del espacio marítimo, que llevaba un reconocimiento hidrográfico preciso y exhaustivo, como remarca Guadalupe Pinzón⁵, o la búsqueda o registro de posibles recursos naturales o minerales y el estudio o descripción de los pueblos existentes en la zona.

Es en este momento donde debemos insertar estas expediciones, desarrolladas para controlar el paso del estrecho de Magallanes por rutas seguras y rápidas como una de las necesidades imperiales del momento. La apuesta del proyecto de Córdoba llevaba implícitamente delimitar, controlar y regular el Estrecho, renombrando o marcando el área en mapas que sirvieran para politizar ese espacio marítimo permitiendo visualizarlo como propio en una visión del mundo más global frente a las amenazas que suponían la presencia de barcos ingleses, norteamericanos y franceses en el paso entre océanos; con ello, se pretendía garantizar la ruta que desde hacía unas décadas experimentaba un importante incremento comercial con el Pacífico Sur y la conexión asiática⁶.

El proyecto inicial propuesto por Antonio de Córdoba implicaba una selección de hombres de una amplia experiencia en la navegación y, otros, formados por los caminos diseñados por Mazarredo y Tofiño, responsables de la marina científica, que utilizarían un equipamiento científico de última tecnología como el que tenía el Real Observatorio de la Armada en San Fernando. También llevaría una embarcación, la fragata *Santa María de la Cabeza*, remodelada y adaptada para aquellas latitudes que se pretendían reconocer⁷. Se trataba de

- 4 Dameto Zaforteza, Fernando. *La economía política en las expediciones científicas ilustradas a la América Española (1734-1810)*. Córdoba, Almuzara Universidad, 2021; Guimerá, Agustín. "Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Charles Middleton (1778-1808)". González Enciso, Agustín (coord.). *Un Estado militar: España, 1650-1820*. Madrid, Ed. Actas, 2021, pp. 181-209.
- 5 Pinzón, Guadalupe. "En el nombre del Rey y con la bendición de Dios. El papel legitimador de los religiosos en las exploraciones marítimas del septentrión novohispano (siglo XVIII)". *Dieciocho: hispanic enlightenment*, Vol. 44, Anejo 7, 2021, pp. 199-216; Pinzón, Guadalupe y Güereca, Raquel F. (coords.). *Construcción de un espacio marítimo: el Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas, 1521-1821*. México, Universidad Nacional de México, 2023, p. 7.
- 6 Escrito de Antonio de Córdoba a SM. en que expone el plan de la expedición. Isla de León 9 de agosto de 1785. AGMAB, Expediciones, subsección Indias, leg. 9, f. 9-2. Y, carta de D. José de Gálvez a D. Antonio Valdés informando sobre la expedición del capitán de navío D. Antonio de Córdoba que ha de sacar el cuarterón del Estrecho de Magallanes. San Ildefonso, 26 de agosto de 1785, AGMAB, Expediciones, subsección Indias, leg. 9, doc. 2. Sagredo Baeza, Rafael. "De la hidrografía imperial a la hidrografía nacional. Reconocimientos del Pacífico sur. Siglos XVIII y XIX". *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 70, N°2, 2013, pp. 509-556, p. 520; Urbina, Ximena. "El significado del Estrecho de Magallanes entre los siglos XVI y XVIII y su efecto en la prefiguración de Aysén". *Revista de Aysenología*, N°5, 2018, pp. 43-50, p. 48.
- 7 Vázquez de Acuña, Isidoro. "Las exploraciones del estrecho de Magallanes por el capitán de navío don Antonio de Córdoba y Lasso de la Vega: su primer viaje (1788-1789), su segundo viaje (1788-1789)". *Revista de Historia Naval*, N°84, 2004, pp. 7-26; VanWieren, Rachel. "La ciencia al servicio del imperio español: Antonio de Córdoba y el Estrecho de Magallanes". *Revista de Humanidades*, Vol. 15-16, 2007, pp. 169-180.

comprobar la ruta más conveniente por seguridad y rapidez del paso del Atlántico al Pacífico, acelerando la comunicación interoceánica lo que repercutiría sobre la agilización del comercio y los posibles socorros a la fachada del Pacífico americano y, por ende, a las posesiones del Pacífico asiático.

Entre las ventajas que Antonio de Córdoba presentaba a la Corona en su primer viaje, si se tomaba la ruta del Estrecho, estaban evitar los excesivos fríos y vientos, la mayoría de las veces contrarios, que suponía bajar a los 65°; reducir el tiempo de navegación entre ambos océanos; comprobar si los recursos naturales que proporcionaban las tierras del Estrecho, maderas, minerales y animales, eran susceptibles de explotación; analizar la viabilidad de un posible asentamiento en base a la riqueza de productos alimenticios, lo que implicaba también al tema de la salubridad, y en particular la preservación o aminoración del gran mal de la época, el escorbuto⁸; indagar sobre posibles asentamientos ingleses en la costa patagónica, una constante durante la segunda mitad del setecientos en la zona, y estudiar a los habitantes del Estrecho, tanto en sus usos como en sus costumbres⁹. Asimismo, se compromete a salir de Cádiz en octubre de 1785 para operar por el Estrecho por enero y febrero del siguiente año, pasando en marzo al océano Pacífico y llegando a algún puerto de Chile o Perú. De esta manera se trataba de evitar el peligroso cabo de Hornos que obligaba a los navíos a bajar hasta extremas latitudes australes, eludiendo los terribles vientos que azotan dichas latitudes y que provocan grandes olas y sorteando los temidos icebergs¹⁰.

La respuesta de la Corona no se hizo esperar, aunque con matices. En agosto de 1785, le ordenaron a Antonio de Córdoba que tenía que partir de Cádiz en derechura al Estrecho, sin tocar en Río de Janeiro ni en el Río de la Plata, y arribar en Chile, no en el Callao, aunque la expedición no partió hasta el 9 de octubre de 1785. Sin entrar en profundidad en lo acontecido en expedición, podemos afirmar que tuvo un relativo éxito y, aunque no llegó a cruzar el estrecho de Magallanes en su totalidad, puso la base y el aprendizaje para la segunda expedición que se iniciaría inmediatamente. Entre sus logros destacamos la elaboración de un gran repertorio cartográfico que aportó un mayor conocimiento del área explorada; se dibujaron por los oficiales 62 planos, de los cuales se hizo una selección para su publicación que, con los elaborados

8 Relación histórica de lo acaecido a la fragata *Santa María de la Cabeza* en el reconocimiento del estrecho de Magallanes, AGMAB, Expediciones, subsección Indias. Leg. 9, doc. 16, f. 22. Ruiz García, Vicente. *Españoles contra el escorbuto. Empirismo, ciencia y tecnología de los alimentos al servicio de las grandes travesías oceánicas de la Edad Moderna*. Jaén, UJA Editorial, 2022.

9 Oficio a Antonio de Córdoba a SM., San Ildefonso, 9 de septiembre de 1785. AGMAB, Expediciones, subsección Indias, leg. 9, doc. 4, fol. 9-21.

10 Juan y Ferragut, Mariano. "España y el Estrecho de Magallanes. Su escasa utilización y una fuente de preocupaciones". *Revista general de la Marina*, Vol. 277, 2019, pp. 383-403, p. 386.

en la segunda expedición, fueron utilizados por varios países para recorrer el canal hasta bien entrado el siglo XIX. Se descartó la ruta del Estrecho frente a la del cabo Hornos, debido a su dificultad en el tránsito por los vientos y las corrientes contrarias, así como, lo angosto de algunos pasos. Y, en lo relativo a los habitantes del Estrecho, se llegó al reconocimiento de lo que ellos llamaron dos grupos poblacionales: los denominados patagones -aóikenk-, muy aculturados por el contacto con los españoles, a los que se les asimila a las ideas del “buen salvaje roussoniano” al tener una mayor complejidad sociocultural; y “los otros indios” -kawésqar y yámana-, a los que se les va adjetivar como salvajes indolentes y apáticos, carentes de una cultura mínima comparable a la europea y cercanos a la consideración de infrahumanos, incluso físicamente¹¹.

Imagen N°1. Arribada de la fragata *Santa María de la Cabeza* al cabo de las Vírgenes (1785)



Fuente: Litografía de J. J. Martínez¹².

11 Coincidimos con la mayoría de los autores que han investigado esta expedición y quienes escriben del parcial éxito de la empresa. Gullón Abad, “La percepción del ‘Otro’ en la primera expedición del capitán de navío D. Antonio de Córdoba al Estrecho de Magallanes (1785-1786)”, pp. 77-103.

12 March y Labores, José. *Historia de la Marina Real española*. Tomo II. Imprenta José María Ducazcal, Madrid, 1854, p. 747.

ALGO MÁS QUE UNOS PLANES PARA UNA SEGUNDA EXPEDICIÓN AL ESTRECHO

Menos investigada está la segunda expedición de Antonio de Córdoba, cuando no, fusionada con la primera. Trabajos como los de Oyarzun, Vázquez o, muy someramente, el de Riera, entre otros, la analizan¹³. Las razones que se esgrimen para que la Corona gastara cuantiosos capitales en la nueva expedición radican en acabar la excelente cartografía realizada; sin embargo, Córdoba ya había escrito sobre la inutilidad del paso del Estrecho como ruta al Pacífico, señalando que sería una temeridad recorrerlo, especialmente los mercantes, “navíos de peor calidad y con menos tripulación”. Es por ello, que nos preguntamos sobre otras posibles cuestiones que coadyuvasen a la nueva empresa. Creemos que además del tema cartográfico y, por ende, de la politización del espacio marítimo frente a otras potencias, estaría el prestigio como nación. La expedición no consiguió cruzar el estrecho de Magallanes, esto debió suponer un revés en el imaginario del poder borbónico que pretendía emular las gestas realizadas por otros navegantes, como Cook, Bougainville, etc., representantes de poderosas naciones que habían cumplido sus objetivos, o así nos lo hacían saber por medio de sus escritos¹⁴. No debemos olvidar, que esta expedición fue rápidamente publicada con un claro objetivo propagandístico, entre otros motivos, rompiendo dinámicas anteriores de ocultación que hicieron pasar inadvertidos muchos de los logros científicos hispánicos¹⁵.

También creemos que tuvo algo que ver el interés que tenía la recién creada Compañía de Filipinas¹⁶. La Real Cédula del 10 de marzo de 1785, cuyo antecedente fue un proyecto presentado por el ilustrado Francisco de Cobarrús “sobre la unión del comercio de América con el Asia”, estableció un comer-

13 Oyarzún Iñarra, Javier. *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*. Madrid, Cultura Hispánica, 1999; Riera Fontanillana, 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*. 2º Congreso de Historia Militar, Zaragoza, 1988, pp. 101-111; Vázquez de Acuña, “Las exploraciones del estrecho de Magallanes por el capitán de navío don Antonio de Córdoba y Lasso de la Vega...”, pp. 7-26.

14 Gullón Abao, Alberto y Morgado García, Arturo. “La imagen tópica de los habitantes del Pacífico a través de la ‘Encyclopédie des Voyages’ (1796) de Jacques Grasset Saint-Sauveur”. Bernabéu, Salvador; Mena, Carmen y Luque, Emilio. *Conocer el Pacífico: exploraciones, imágenes y formación de sociedades oceánicas*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015, pp. 293-318, p. 300.

15 Vargas Ponce, José de. *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 noticias de los habitantes, suelo, clima y producciones del Estrecho*. Madrid, Viuda de Ibarra, 1788; Bernabeu Albert, Salvador. *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*. Madrid, Lunwerg Editores, 2000, p. 175.

16 Real Cédula de erección de la Compañía de Filipinas. El Pardo. 10 de marzo de 1785. Biblioteca digital de Castilla y León.

cio directo desde la península con Filipinas y Asia por veinticinco años. Se trataba, entre otros temas, de debilitar el comercio con extranjeros, al no haber intermediarios, y fomentar la industria en Filipinas, llegando a plantearse la construcción de buques para evitar el corso y limpiar de piratas aquellos mares¹⁷. La investigadora Díaz Trechuelo, tomando como referencia el artículo 32 de la Compañía, escribe que sus embarcaciones podían navegar directamente desde España a Filipinas “por el Cabo de Buena Esperanza, y también podrán hacer la travesía por el cabo de Hornos, con escala en puertos de América del Sur. Pero se les prohíbe terminantemente que el viaje de retorno se haga por este derrotero, pues deben volver a España siempre por el cabo de Buena Esperanza, y no podrán dirigirse a ningún puerto de América salvo permiso especial”¹⁸. Luego la búsqueda de nuevas rutas más seguras y de menor duración posiblemente fue un acicate para un nuevo intento en el estrecho magallánico.

Creemos que estos supuestos, explicarían, al menos en parte, que los expedicionarios fueran llamados y recibidos en la Corte unos pocos días después de su llegada a Cádiz, el 11 de junio de 1786. Antonio de Córdoba y los tenientes de navíos Miguel Sapiain, Dionisio Alcalá Galiano y Alejo Belmonte (los dos últimos fueron los encargados de las observaciones astronómicas, de las operaciones geográficas y del cuidado y uso de los relojes e instrumentos embarcados), a propuesta de Antonio de Córdoba, serían los encargados de exponer los logros realizados en el reconocimiento del Estrecho. El secretario Antonio Valdés, les planteó la conveniencia de reconocer la parte del Estrecho que no se exploró en la expedición, o sea, la parte que va desde cabo Lunes hasta los de Placeres y Victoria en la Mar del Sur; asimismo, le solicita a Córdoba que le exponga el modo más “útil y económico” para ejecutarlo.

La contestación de Antonio de Córdoba no se hizo esperar, y el 25 de agosto de 1786 respondió con dos opciones para la nueva expedición. La primera propuesta llevaba implícito salir del puerto de Cádiz, en derechura a Puerto Valdés, y si lograba el cruce del Estrecho con rapidez volvería directamente a Europa. En caso de que existiese algún problema se podría arribar en el Río de la Plata. La otra opción implicaba una salida desde el puerto americano de Montevideo, lo que significaría un menor gasto, pero siempre con embarcaciones de “la misma especie que las propuestas desde Cádiz”. Además,

17 Díaz-Trechuelo Spinola, María Lourdes. *La Real compañía de Filipinas*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965, p. 27.

18 *Ibidem*, p. 43.

no recomienda la salida desde el puerto del Callao a causa de los vientos, asegurando que se perderían la embarcaciones¹⁹.

Unos meses después, el 23 de febrero de 1787, en contestación a un oficio recibido el 9 de febrero, afirma que se encuentra recuperado totalmente de salud, seguramente del escorbuto que padecieron en el viaje de regreso de la primera expedición, y plantea un ambicioso proyecto para el reconocimiento del Mar del Sur, que podríamos considerar antecedente de la expedición de Malaspina-Bustamante (1789-1794). Así, propone D. Antonio, que además de completar el resto del estrecho de Magallanes, podría hacer seguidamente el frontón del Sur del Cabo de Hornos, el de todas las islas Malvinas, el del Archipiélago de Chono y una porción de islas “jamás practicadas” en el mar Pacífico, procurando aclarar si existe un paso a la bahía de Hudson o de Baffin. Al mismo tiempo, plantea el salir de dudas de posibles establecimientos europeos en la zona y tratar de encontrar tierras con producción de especias. Las etapas que propone para tal logro tiene como base de partida Cádiz. Desde allí saldría con dos fragatas a fines de mayo hacia Montevideo y a fines de octubre iría a las Malvinas, donde se separarían ambas embarcaciones para asegurar los puertos de Soledad y el de Egmont, para posteriormente, hacer un reconocimiento de todas las islas con las embarcaciones menores construidas en la Carraca para este fin. Después, regresaría a Montevideo.

Al verano siguiente, proyecta concluir el reconocimiento del Estrecho y refrescando víveres en algún puerto de Chile o Lima, seguir con la exploración de las islas Galápagos, Cocos y Gallegos, “jamás reconocidas”, y regresar al Callao para hacer víveres para quince meses. Posteriormente, enrumbando hacia el norte reconocería las islas de Santo Tomás (actualmente isla Socorro, México), subiría hasta el cabo de San Lucas, tocaría el Puerto de San Blas para completar víveres y proveerse de prácticos de las Californias y, siguiendo el puerto de Bucareli, intentaría el deseado descubrimiento del citado paso que le lleve a Hudson o Baffin, aunque sea a costa de invernar en dicho puerto. En caso de no hallarse el paso volver a España, ya sea por el cabo de Hornos o por el de Buena Esperanza²⁰. En el escrito, hace la salvedad de tomar rutas alternativas que no pasen por las islas Salomón y las de Quirós (Nuevas Hébridas), por estar reconocidas por los ingleses y franceses.

19 Antonio de Córdoba a D. Antonio Valdés. San Idelfonso 25 de agosto de 1786, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 9, doc. 25, f. 3.

20 Antonio de Córdoba a D. Antonio Valdés. Cádiz, 23 de febrero 1787. AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 9, doc. 24.

Era una empresa de colosales dimensiones, similar a la que planteará la expedición Malaspina-Bustamante como mimesis de otras expediciones europeas para mayor prestigio de la Corona española, y que nos sugiere que la idea de una gran expedición era más propia de un núcleo de marinos del Departamento de Cádiz que del pensamiento fraguado por uno o dos individuos.

UN ENCUENTRO ESPERADO: BALLENEROS Y LOBEROS

El último plan propuesto no cuajó y, al final, la segunda expedición partiría de Cádiz el 5 de octubre de 1788, en derechura hacia el estrecho de Magallanes. Dos fueron los barcos elegidos, el *Santa Casilda*, comandado por D. Antonio de Córdoba, y el *Santa Eulalia*, al mando de D. Fernando Miera, dos bombardas que se carenan, habilitan y aparejan de paquebotes, y con botes para el reconocimiento del Estrecho, descartándose la fragata *Colón* y el bergantín *Natalia*, por no ser útiles para la expedición ya que no admitían los víveres y enseres necesarios. Se selecciona la tripulación, incluyendo a un maestro de dibujo, un minerólogo y un botánico, y se dota la expedición de instrumentos de alta precisión²¹.

Que la información es poder y que las noticias llegaban con prontitud al centro neurálgico gaditano, nos da muestra el que pocos meses antes, en julio de 1788, Antonio de Córdoba recibiera de Montevideo información sobre presencia inglesa, presumiblemente actividad de balleneros, en uno de los surgideros de la isla de los Estados. Dicha información procedía de D. Tello Mantilla²², comandante de la fragata *Ntra. Sra. de los Dolores* de la Real Compañía de Filipinas que iba a Manila con escala en Montevideo y bahía de Tablas, y quien había ido en la primera expedición como teniente de fragata²³. Las órdenes fueron claras: "debe hacerles saber que salgan los ingleses de allí, ya que por lo contrario serán arrojados por disposición del Virrey de la zona que tiene orden sobre ello y darán orden a la embajada de Londres y al Virrey de la provincia de Buenos Aires!"²⁴.

21 Vargas, *Apéndice a la relación...*, p. 2.

22 Relación de méritos y servicios del Tte. de Navío D. Tello Mantilla del Orden de Santiago. Habana, 2 de julio de 1792, AGMAB, 620/682.

23 No nos debe extrañar que el barco de La Compañía de Filipinas fuera comandado por un oficial de la armada ya que en el artículo 45 de la Real Compañía se recogía que "otra importante y honorífica prerrogativa que se le concede es la de poder arbolar en todos sus barcos el pabellón real, y que los oficiales y gentes de mar que los tripulen tengan los mismos fueros y privilegios que los de la Real Armada, dándose a los capitanes y tenientes, patentes de mar y guerra" Díaz-Trechuelo, *La Real compañía de Filipinas*, p. 45.

24 Carta reservada del ministro Florida Blanca a Antonio de Córdoba. San Ildefonso, 29 de agosto de 1788. AGMAB, leg. 9, doc. 53.

territorio sino también por la utilización de los recursos marinos²⁸. En 1778 las autoridades hispánicas dispusieron que se estableciese en la bahía de San Julián, en la costa patagónica, siguiendo el modelo de explotación portugués, un almacén de captura de ballenas y, unos meses después, Juan de la Piedra, Comisario de los establecimientos patagónicos, elaboró un "Plan para el establecimiento de la pesca y fábrica de aceite de ballenas, ballenatos y lobos marinos en la bahía Sin Fondo y puerto de San José en la costa patagónica y ventajas que ofrece este proyecto al Real Erario y población de aquel punto"²⁹.

Los proyectos de pesca y población patagónicos que se instauraron pretendían garantizar la soberanía hispánica, consolidando poblaciones en el litoral sur del recién creado Virreinato de la Plata y obteniendo un beneficio del aceite de los cetáceos y los pinnípedos, aunque no obtuvieron los frutos esperados³⁰. A pesar de ello, observamos en 1783, que tras el apresamiento de embarcaciones inglesas balleneras por una expedición realizada desde Montevideo, que el ministro José de Gálvez trata de establecer un nuevo plan de pesca y fábrica de aceite de ballenas y lobos marítimos en la bahía Sin fondo y San José³¹. Fruto de este interés por los recursos pesqueros, al armador Francisco Medina se le permitió en las costas de la Patagonia, entre 1783 y 1785, explotar los caladeros ballenero con pésimos resultados ante la inexperience de los arponeros, la falta de comprensión de los ciclos migratorios de los cetáceos y el desconocimiento de la técnica constructiva de las lanchas y pertrechos para la caza³².

En julio de 1788 se formuló otra propuesta, en este caso por el comerciante Tomás Antonio Romero, con la intención de cazar ballenas y lobos marinos, a los que añadió la pesca del bacalao y el arenque, para lo cual pretendía establecer una factoría que tampoco tuvo éxito³³. Pero tendremos que esperar a

28 Quiroz, Daniel. "La caza de ballenas en las costas sudamericanas: un inventario de hitos" Quiroz, Daniel y Toledo, Patricio (eds.). *Balleneros de Sur. Antropología e historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas*. Santiago, Andros impresores, 2014, pp. 9-16.

29 Silva, Hernán A. *La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires, Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 1978, pp. 63-72.

30 D'Ambrosio, "La explotación de lobos y ballenas por la corona española en los mares del sur: intereses económicos y geopolíticos", pp. 59 y 63-64.

31 No en vano hubo una política de asentamiento poblacional en las costas patagónicas entre 1778 y 1784 que llevaron 431 familias, en su mayoría campesinos, que no activaron los recursos marítimos. Martínez Martín, Carmen. "Apuntes biográficos del marino Basilio Villarino Bermúdez, explorador de la Patagonia (1741-1785)". *Investigaciones y ensayos*, N°46, 1996, pp. 270-292.

32 Valdés Hansen, Felipe. "Balleneros del norte rumbo al sur: las primeras compañías balleneras en Sudamérica (siglos XVII y XVIII)". Quiroz, Daniel y Toledo, Patricio (eds.). *Balleneros de Sur. Antropología e historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas*. Santiago, Andros impresores, 2014, pp. 17-54, p. 32.

33 Montalbán, "La actividad ballenera: vínculos platenses y testimonios montevidianos", p. 43.

1789 para observar la creación de la empresa de la Real Compañía Marítima, que construye instalaciones en puerto Maldonado, en Uruguay, y puerto Deseado, en la Patagonia, y que tiene fines colonizadores, militares y pesqueros para tratar de controlar o refrenar la presencia de barcos ingleses, franceses y estadounidenses en la zona³⁴.

Por lo tanto, no fue fruto de la casualidad que 72 días después, el 15 de diciembre de 1788, entre cabo Blanco y puerto Deseado, la tripulación de Córdoba viese salir “una lanchulla ballenera” con cinco ingleses y un portugués³⁵. Las entrevistas con los marinos abandonados, explica el sistema de explotación por compañías inglesas formadas para este fin que operaban sistemáticamente en el terreno. Según Antonio de Córdoba los marinos salieron del puerto de Liverpool el 5 de agosto de 1787 en el bergantín *Querquer*, su capitán Jaime Apar, con 22 hombres y con destino a la Patagonia para la “pesca” de ballena en donde anduvieron haciendo cargamento hasta el 14 de diciembre. Aunque los balleneros ingleses tenían prohibido que bajaran a tierra los hombres de las tripulaciones, y mucho menos establecer instalaciones permanentes en tierra, era usual que se acercasen a las costas para cargar agua, madera y algunas vituallas, reparar las embarcaciones o completar la carga con el aceite o las pieles que sacaban de los pinnípedos. Y precisamente, según los informadores, en la ensenada de Nodales se toparon con una fragata inglesa llamada *La Intérprete*, cuyo capitán, Lamder, había salido de Londres al mismo efecto, cazar ballenas, “pero que la abundancia de lobos marinos la tenía detenida allí cargando pieles y grasa que sacaban de ellos”.

El capitán del bergantín quiso también hacer carga de la misma especie y se opuso el de la fragata alegando que era “descubridor de aquel paraje, advirtiéndoles que iba a Londres a conseguir del Almirantazgo la exclusión, que sola su compañía pudiera pescar en aquel paraje”. Esta afirmación pone de manifiesto que los ingleses institucionalmente establecieron un sistema de exclusividad a compañías privadas que explotaban los recursos marítimos en un territorio perteneciente a la corona hispánica. Incluso recompensaban a aquellos que “llevaban un completo cargamento [que] eran remunerados por el gobierno con el premio, desde cincuenta guineas, hasta ochocientas, según las ventajas del cargamento”³⁶. Ante esta tesitura, el capitán del ber-

34 Martínez Shaw, Carlos. “Economía e imperio. Los establecimientos de la Real Compañía Marítima en América.” *Anuario de Estudios Atlánticos*, Vol. 54, N°1, 2008, pp. 593-630; Díaz De Guerra, María Amelia. *La Real Compañía Marítima: Explotación de ballenas en la isla Gorriti y faena de lobos en la isla de Lobos, años 1789-1805*. Montevideo, El galeón, 2003.

35 Informe a D. Antonio Valdés de D. Antonio de Córdoba a bordo del paquebot Santa Casilda. Cádiz, 13 de mayo de 1789. AGMAB, leg. 9, doc. 104.

36 *Ibidem*, f. 3-4.

gantín se resignó a hacer aguada y leña y espero a que partiera la fragata. Posteriormente, y hasta fin de marzo de 1788, se dedicaron a la caza de los pinnípedos, curando y secando “16.000 pieles y el completo de grasas de dichos lobos”. Temeroso el capitán de que la exclusión la consiguiera la “Compañía de Londres” dejó a nueve hombres voluntarios para que acopiasen pieles y grasas, con la promesa de recogerlos a los ocho meses y , así, tener una parte importante del trabajo realizado³⁷.

Por lo tanto, podemos afirmar que el *modus operandi* usual, al menos en los últimos años, según un arponero inglés que había ido ya en ocho temporadas, era que las embarcaciones inglesas hiciesen primero captura de ballenas y luego arribaran en alguna ensenada o puerto para completar la carga con las pieles y grasas de los lobos marinos, “siendo esta última preferida, por ser mejor que la de ballena para las luces”³⁸.

El inventario de los objetos que tenían los hombres que dejó el *Querquer* nos aproxima al conocimiento de los usos y actividades que desarrollaban los cazadores en aquellos lares, que mostraban una alta especialización y conocimiento del terreno. Así, encontraron una lancha grande con cubierta a proa y corredores con su aparejo completo de balandra que utilizaron de refugio en los meses que vivieron en la playa³⁹, y una de pequeñas dimensiones que usaban para trasladarse en la ensenada en actividades diversas como ayuda en la caza que hacían en las riberas o en el acarreo de piezas⁴⁰. También tenían una batería completa para sacar la grasa de los lobos marinos que capturaban y barricas y toneles en donde envasaban los aceites con un amplio surtido de herramientas de tonelero y carpintero⁴¹. Para su alimentación contaban con una barrica de pan, que se les había podrido; huevos de pájaros conservados en sal, de uso común en los barcos loberos, aunque también se preservaban en aceite y se guardaban en capas de arena en las barricas que duraban hasta seis meses⁴², y diez cerdos vivos, que utilizaban

37 Diario de navegación del teniente de fragata Ciriaco de Cevallos del paquebot Santa Eulalia, al mando del capitán de fragata Fernando de Miera para el reconocimiento del Estrecho de Magallanes. AMN Ms.0164 Grupo de fondos Ministerio de Marina. Fondo Dirección de Hidrografía. Sección Expediciones, f. 22-26v.

38 Informe al Bailío D. Antonio Valdés de D. Antonio de Córdoba..., f. 3-4.

39 Lo usual entre los loberos era hacer “chozas provisorias de champas o tepes para pasar los días de cacería. Hay otros relatos que hablan de chozas temporales con estructuras de huesos de ballena, usualmente mandíbulas y/o costillas” Caviglia, *Malvinas. Soberanía, Memoria y justicia*. Vol. II. *Balleneros-Loberos-Misioneros*, pp. 69-71.

40 Diario de navegación por el teniente de fragata Ciriaco de Cevallos..., f. 26.

41 Última expedición al cabal reconocimiento del Estrecho de Magallanes, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 9, doc. 109, f. 2y 3.Y Informe al Bailío D. Antonio Valdés de D. Antonio de Córdoba..., f. 5-6.

42 Mayorga Z., Marcelo. “Actividad lobera temprana en la Patagonia Oriental: caza de mamíferos marinos”. *RIVAR*, Vol. 4, N°11, 2017, pp. 31-51.

como despensa cárnica, aunque era común el uso de carne de vacuno salado o, en su ausencia, la carne de los pinnípedos a los que cocinaban usando su aceite⁴³. También cazaron algunas becasas y persiguieron a grupos de guanacos para su sustento⁴⁴.

Las relaciones interculturales fueron frecuentes entre los balleneros y loberos con las poblaciones indígenas autóctonas, con quienes intercambiaban productos y pieles por abalorios encargados expreso para dicha función⁴⁵. Pero no siempre los contactos tuvieron un cariz amistoso: en nuestro caso, los aónikenk hicieron a dos hombres prisioneros, pudiendo rescatar sus compañeros a uno de ellos, que era piloto, a cambio de aguardiente; tal fue la presión ejercida por los naturales que tuvieron que abandonar la tierra firme y establecerse en la isla de los Reyes⁴⁶. Para cuando los expedicionarios los encontraron podemos decir que habían cumplido con buena parte de su trabajo, habían conseguido un buen número de pieles y cincuenta pipas de aceite, aunque con un elevado coste humano, ya que a la pérdida de uno de los individuos raptados había que sumarle otro cazador que falleció a los tres meses tras la mordedura de uno de los lobos⁴⁷.

Tras la primera entrevista con los rescatados, Antonio de Córdoba hizo llamar de nuevo al portugués, y en su camarote y acompañado de sus oficiales, lo interrogó preguntándole “en qué términos se manejaban los ingleses para la pesca de ballena y lobos, y si tenían en estas costas algún establecimiento”. La contestación arrojó luz sobre otro modelo extracción de los recursos marítimos por parte de los británicos; así, en las islas “Falklands”, en el Puerto Egmont, y a pesar de estar en posesión hispánica, “había siempre una fragata que esta permanecía, y era perteneciente a una compañía de Londres, la que pescaba en dicha isla y sus islotes, pieles y grasa de lobo, y dos bergantines que salían de la sonda a pescarle ballena, los que regresaban a dicho Puerto Egmont y le completaban la carga; y luego de esta fragata era relevada por otra, marchaba a Londres, y la que quedaba se manejaba en los mismos términos”⁴⁸. Ahora bien, no eran solo ingleses los únicos partícipes en el negocio; también estaban los norteamericanos, que enviaban fragatas anuales,

43 Última expedición al cabal reconocimiento del Estrecho..., f. 2 y 3.

44 Diario de navegación por el teniente de fragata Ciriaco de Cevallos del paquebot..., f. 37v.

45 Caviglia, *Malvinas. Soberanía, Memoria y justicia*. Vol. II. *Balleneros-Loberos-Misioneros*, pp. 69-71.

46 Vargas, *Apéndice a la relación...*, p. 17.

47 Para un mayor conocimiento de las relaciones interculturales consultar la obra de Mayorga, Marcelo. *Pieles, tabaco y quillangos. Relaciones entre loberos angloestadounidenses y aborígenes australes en la Patagonia (1780-1850)*. Santiago Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, 2020; Informe al Bailío D. Antonio Valdés de D. Antonio de Córdoba a bordo del paquebot..., f. 3-4.

48 Última expedición al cabal reconocimiento del Estrecho..., f. 2 y 3.

o los franceses, que en 1786 llegaron desde las islas Mauricio y buscaban pieles de lobos para la fuerte demanda del mercado asiático⁴⁹.

En estos años era evidente el interés por el espacio marítimo austral, no solo por el control del paso entre ambos océanos, sino también por la consecución de ricos recursos que ofrecían las ballenas y los pinnípedos, y la corona hispánica, a pesar de las medidas que estuvo implementando al sur del virreinato del Río de la Plata, era incapaz de controlar dicho espacio como propio. Desde las otras potencias, especialmente desde la británica, se asume el espacio marítimo patagónico como susceptible de explotar, incluso repartiendo desde el Almirantazgo concesiones exclusivas entre compañías privadas e incentivando su actividad con premios económicos. El puerto londinense, en el caso europeo, se convirtió en el principal receptor de aceites de ballenas y de lobos marinos que se utilizaron para iluminar las casas y calles y engrasar las máquinas de los navíos o de la creciente industria inglesa; asimismo, las pieles de los pinnípedos se transformaban y utilizaban en múltiples objetos o enseres, que posteriormente se comercializaban por todo el mundo. También vislumbramos en el Atlántico Sur líneas comerciales que vinculan directamente el comercio peletero con el Índico a través de barcos franceses, que tendrían como último destino, posiblemente, la India o el puerto de Cantón en China.

Por lo tanto, toda una red comercial de enormes proporciones se vislumbra a través del tráfico de pieles y aceites de estos animales que toma un cariz absolutamente global y en donde las aguas del Atlántico y el Pacífico Sur son un nodo fundamental. Al mismo tiempo, dicha información nos invita, como proponen los investigadores Susana García y Mariano Bonialian, a entender los océanos como una producción de conocimiento, siendo necesario conocer las prácticas y saberes de los trabajadores marítimos especializados, máxime en un mundo, en buena parte, inexplorado, en donde los balleneros y loberos debieron recopilar e informar sobre nuevas rutas, la naturaleza de aquellos animales y pobladores y la riqueza de las nuevas tierras, conectando saberes que permitieron integrar el conocimiento de áreas y puertos denominados marginales con otros nodales del sistema⁵⁰.

49 Los mercados peleteros de Londres y Cantón eran los más importantes de la época y, unos pocos años después, en 1792, encontramos una venta de 30.000 pieles de lobos marinos en Cantón por 60.000 dólares de la época. Ferrer Fougá, Hernán. "El hito austral del confin de América." *El cabo de Hornos (Siglo XIX), 1800-1855 (Segunda parte)*. *Revista de Marina*, Año CXX, Vol. 121, N°878, 2004, pp. 1-10.

50 García, Susana. "Los balleneros y el conocimiento de los mares del sur en la primera parte del siglo XIX." *Varia Historia Belo Horizonte*, Vol. 37, N°75, 2021, pp. 717-744; Bonialian, Mariano. *La América Española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*. México, Colegio de México, 2019, p. 24.

EN EL ESTRECHO

Tras el encuentro con los hombres que dejó el bergantín *Querquer*, el comandante Antonio de Córdoba enrumbo hacia el sur siguiendo la carta náutica de la primera expedición corregida y modificada por las observaciones que se hicieron en el primer viaje de la *Santa María de la Cabeza* y los que se estaban realizando en la segunda expedición, especialmente por Churruca y Cevallos. El 19 de diciembre iniciaron las maniobras para embocar el estrecho de Magallanes. De su dificultad nos da muestra el hecho de que varase la nave capitana, aunque sin consecuencias. Cinco días después fondearon en la bahía de San Gregorio y pasaron en pocas horas por la angostura de San Simón y Santa Isabel, que según los expedicionarios era la más peligrosa del Estrecho, para fondear en una ensenada contigua al cabo Redondo o de San Isidro, en donde vieron los primeros indígenas. Posteriormente se dirigieron a cabo Froward, anclando en el puerto de Asolano, y de allí al puerto San José donde fondearon los barcos. A partir de ese momento el reconocimiento se hace más exhaustivo ajustándose al objetivo principal de la misión, recorrer el canal de San Gerónimo y de la restante parte del Estrecho entre los cabos Lunes y Pilar. El comandante Córdoba toma la determinación de usar dos lanchas de los paquebotes, elaboradas exprofesor para la expedición, más ligeras y maniobrables para aquellos lugares. En ellas irán la mitad de los oficiales, comandando la expedición los tenientes de navío Miguel de Zapiain, Francisco Uriarte y Cosme de Churruca, al estar Córdoba y Miera enfermos, con víveres para un mes, las armas y municiones necesarias y los instrumentos precisos para hacer las observaciones “para que reconocieran exactamente desde cabos Lunes y Providencia hasta los de Pilar y Victoria, últimos puntos occidentales del estrecho de Magallanes”⁵¹. Junto a ellos, iban los tenientes de fragata Lino Trujillo, Francisco del Rivero, Ciriaco de Cevallos y Andrés de Orive. También participó el alférez de navío Claudio Coig, los alféreces de fragata Francisco Pineda y Josep Vertíz y los pilotos Antonio Castellanos y Francisco Sánchez. Según Vargas Ponce, del reconocimiento resultó la nueva carta del estrecho de aquella parte, siendo el principal fruto de esta expedición, que junto a las observaciones de Cosme Churruca fueron la base de sus escritos “en todas las ocurrencias y muy poco diverso en el modo de expresarlo”⁵².

51 Última expedición al cabal reconocimiento del Estrecho...; Martín Merás, Luisa. *Cosme Damián Churruca. Catálogo de exposición Museo Naval*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 2005, p. 55.

52 Vargas, *Apéndice a la relación...*, p. 32.

sión eran propias de la época, y así la hemos observado en otras áreas, como el septentrión pacífico novohispano⁵³. Asimismo, concluidas las marcas dejaron una botella que incluía un papel en el que se podía leer:

“En el agosto reinado de Carlos III, Rey de España y de las Indias, de orden de S.M. salieron del puerto de Cádiz en el mes de octubre de 1788 dos bajeles de su armada naval, con el objeto de reconocer todos los surgideros, radas, puertos, y bajos del Estrecho de Magallanes formando de todo una exactísima cata en beneficio de la navegación y el comercio: detenidos estos buques por la contrariedad de los vientos en el Puerto de San José o Cabo Galán, destinaron dos pequeñas embarcaciones de remos con diez oficiales para la conclusión de esta obra tan importante y habiéndola estos desempeñado en todas sus partes dejaron a la posteridad este monumento para eterna memoria. A 29 de enero de 1789”⁵⁴.

Los expedicionarios retrocedieron sobre sus pasos y unos días después volvieron a reunirse con los paquebotes fondeados. Tres serían los aspectos que destacaríamos en los escritos encontrados sobre las comisiones que exploraron la salida al Pacífico. El primero, el minucioso registro que hicieron sobre dichas tierras y que conllevaron un espectacular levantamiento cartográfico, con toda suerte de mediciones y observaciones, como ya han señalado otros autores, y que son más sistemáticas que las de la primera expedición de Córdoba⁵⁵.

El segundo, cómo afectaba a los expedicionarios la extrema dureza climática de la zona y el importante esfuerzo físico que suponía estar remando continuamente, al no poder usar el velamen con los cambiantes vientos, tanto es así que Ciriaco de Cevallos afirmaba que ya fuesen en piedras o en las propias lanchas conciliaban “un sueño dulce y profundo como pudiera el lecho más blando y delicado; tal era nuestro cansancio y tales a veces el carácter de la necesidad que hace apreciable los últimos recursos”⁵⁶. O que la visión del sol durante unas horas influyera positivamente en sus ánimos tras diez y ocho días de lluvia, durmiendo mojados a cielo raso, con escasos víveres, al haber perdido buena parte de lo embarcado, y tener un marinero con fiebre constante⁵⁷.

Y el tercer aspecto, al igual que ya hizo Córdoba en la primera expedición, el interés por la descripción de los habitantes del Estrecho, en especial de aque-

53 Pinzón, “En el nombre del rey y con la bendición de Dios. El papel legitimador de los religiosos en las exploraciones marítimas del septentrión novohispano (siglo XVIII)”, p. 207.

54 Diario de navegación por el teniente de fragata Ciriaco de Cevallos del paquebot..., f. 68.

55 Oyarzún, *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*, p. 240.

56 Diario de navegación por el teniente de fragata Ciriaco de Cevallos..., f. 55v.

57 *Ibidem*, f. 66v-67.

llos que habían denominado con anterioridad “los otros indios” o la “otra especie de habitantes del estrecho”, a los que creemos eran yámana o kawésqar⁵⁸, ya que no se encontraron con los aónikenk al estar “luchando” en otros territorios. En el primer viaje, aónikenk, fueron los representantes de una cierta civilidad al tener una mayor complejidad sociocultural; asimismo, la adopción de ciertos objetos europeos, fruto de un continuado contacto con asentamientos hispánicos, en el pensamiento de los oficiales expedicionarios, eran elementos evidentes de una cierta superación de la incivilidad cultural que representaba su forma de vida, llena de “falsas creencias o barbarismos”⁵⁹.

Por el contrario, los “otros indios”, fruto del desconocimiento de los distintos estadios de los niveles socioculturales y del ideal civilizatorio como elemento de máximo esplendor cultural, se les presenta dominados por la “estupidez”, “idiotez” o la “apatía”, esta última característica, muy en la línea con los defectos de los habitantes de los trópicos, tan caros a la teoría de los climas de Montesquieu⁶⁰. Esa será también la visión de los expedicionarios de la segunda empresa, si bien, atribuyen “esta frialdad o estupidez natural [como] una consecuencia de sus pocas necesidades”⁶¹. También utilizan el mismo esquema para la presentación de los habitantes del estrecho: la tipología física, las características del ropaje, sus usos y sus costumbres. Así, en el diario de navegación de Ciriaco Ceballos, utilizado para la elaboración del *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 1788 y 1789*, se nos señala que influidos por la idea del “buen salvaje” de Rousseau esperaban encontrar “aquella sencillez encantadora y primitiva del mundo salvaje”, pero el descreimiento fue inmediato, afirmando que “jamás creí que

58 Referenciar a los pueblos descritos es ciertamente complejo y más teniendo en consideración la alta porosidad de los límites geográficos de estos grupos étnicos. Nieva Sanz, Daniel. “Más allá de la materialidad del artefacto náutico: el valor simbólico de la canoa yámana.” *Temas Antropológicos. Revista Científica de Investigaciones Regionales*, Vol. 43, N°2, 2021, pp. 135-157.

59 Gullón Abao, “La percepción del ‘Otro’ en a la primera expedición del capitán de navío D. Antonio de Córdoba al Estrecho de Magallanes (1785-1786)”, p. 100; Weber, David. *The Spanish Frontier in North America*. New Haven, Yale University Press, 1992; Jong, Ingrid. “Entre el malón, el comercio y la diplomacia. Dinámicas de la política indígena en las fronteras pampeanas (siglos XVIII y XIX. Un balance historiográfico)” *Revista Tiempo Histórico: revista de la Escuela de Historia*, N°11, 2015, pp. 17-40.

60 Gullón Abao, “La percepción del ‘Otro’ en a la primera expedición del capitán de navío D. Antonio de Córdoba al Estrecho de Magallanes (1785-1786)”, p. 99; Nieva Sanz, Daniel. “Las australes hogueras de la primera vuelta al mundo: un análisis etnohistórico de la cultura marítima fueguina a través del contacto con navegantes europeos entre los siglos XVI-XIX.” Nieva Sanz, Daniel (coord.). *Primus circumdedit me. La odisea transoceánica de Magallanes-Elcano (1519-1522)*. Madrid, Sociedad Española Transdisciplinar de Investigación y Divulgación Científica, 2021, pp. 125-138, p. 128.

61 Diario de navegación por el teniente de fragata Ciriaco de Cevallos..., f. 40.

la naturaleza humana se pudiera presentar bajo un aspecto tan miserable”⁶². En esa misma línea, se reseña la desnudez como señal de incivilidad, máximo en aquellos lares gélidos, usando tan solo una piel de guanaco para cubrirse; asimismo, se remarca la carencia de actividad agrícola y se señala que son errantes y que viven de la pesca y recolección marítima o de frutos silvestres. No obstante, Ceballos afirma que estos indios conocen las propiedades curativas de las plantas, “y lo infiero de haber visto una hoja cuya figura no distinguí sobre cierta llaga que uno tenía en el rostro” y que dominan unas embarcaciones que les permite cruzar el estrecho e incluso cazar ballenas a pesar de la debilidad de sus naves⁶³.

Mientras estos expedicionarios buscaban el paso al Pacífico, otro grupo, comandado por los tenientes de navío José Gardoqui y Antonio Mendoza, hacían reconocimientos de terrenos, tomando marcaciones en zonas próximas al fondeadero de las naves, recogiendo muestras minerales, estudiando la flora, cazando la fauna cercana y tratando de entablar relaciones con los indígenas⁶⁴. Tras 58 días de estancia en el estrecho de Magallanes partieron los expedicionarios en dirección a la bahía gaditana, viendo Regla, Chipiona, Rota y, después, Cádiz y el faro de San Sebastián, el día 13 de mayo de 1789, atracando tras siete meses y diez días de navegación con una epidemia casi general de escorbuto de la que solo murieron dos hombres, aunque entre 30 y 40 tuvieron que hospitalizarse⁶⁵.

CONCLUSIONES

La segunda expedición al estrecho de Magallanes dirigida por Antonio de Córdoba constituye un hito significativo en la historia marítima y científica de la monarquía hispánica del siglo XVIII. A través del presente estudio ha sido posible ratificar que esta representó una estrategia deliberada de afirmación territorial y control geopolítico frente a las potencias rivales que disputaban el Atlántico y el Pacífico Sur. Su desarrollo, marcado por una minuciosa planificación técnica, la selección de oficiales experimentados y el uso de instrumental de vanguardia, refleja el compromiso de la corona borbónica con

62 Vargas, *Apéndice a la relación...*, p. 28. Diario de navegación por el teniente de fragata Ciriaco de Cevallos..., f. 40v- y 41.

63 Diario de navegación por el teniente de fragata Ciriaco de Cevallos..., f. 55. Aguilera, Nelson. “Aqa K’énak: Navegación Indígena en Patagonia 1520-1960. Una aproximación desde la etnohistoria y la arqueología”. Tesis doctoral en Arqueología, Universidad Autónoma de Barcelona. Barcelona, 2023.

64 Vargas, *Apéndice a la relación...*, p. 86.

65 Última expedición al cabal reconocimiento del Estrecho..., f. 6.

un modelo de exploración científica al servicio de los intereses imperiales. El levantamiento cartográfico resultante, junto con la ampliación de la toponimia española y la colocación de marcas de soberanía, no solo enriqueció el conocimiento geográfico, sino que reforzó la politización del espacio marítimo austral.

Del mismo modo, la documentación reunida sobre la explotación de cetáceos y pinnípedos evidencia que el estrecho y la costa patagónica eran nodos estratégicos de redes comerciales globales, en las que España competía con una estructura menos flexible frente a la agresiva expansión británica, francesa y estadounidense.

Por otra parte, los informes sobre las comunidades indígenas revelan tanto el imaginario ilustrado europeo, marcado por categorías como “civilización” y “barbarie”, como un temprano interés etnográfico que aportó información valiosa sobre formas de vida en territorios extremos. La expedición no se limitó a levantar cartas y planos: fue un ejercicio de integración del saber científico, económico y político en un proyecto de escala imperial.

Finalmente, la empresa de Córdoba debe entenderse como antecedente directo de las grandes exploraciones ilustradas hispánicas, en particular la expedición Malaspina-Bustamante. Con su preparación minuciosa, su alcance interdisciplinario y sus logros en la producción y circulación de información estratégica, esta misión consolidó un modelo de ciencia aplicada al poder, posicionando a España como actor activo en la pugna por el dominio de los mares en el siglo XVIII y demostrando que el conocimiento, tanto como las armas, era una herramienta esencial para la defensa y proyección del imperio.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes de archivo

Archivo General de la Marina, Álvaro de Bazán (AGMAB).

Archivo Museo Naval (AMN).

Biblioteca Digital de Castilla y León (BDCYL)

Biblioteca Digital Hispánica (BDH-BNE)

Bibliografía

Aguilera, Nelson. "Aqa K'énak: Navegación Indígena en Patagonia 1520-1960. Una aproximación desde la etnohistoria y la arqueología." Tesis doctoral en Arqueología, Universidad Autónoma de Barcelona. Barcelona, 2023.

Bernabéu, Salvador. *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*. Madrid, Mapfre, 1992.

Bernabéu, Salvador. *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*. Madrid, Lunwerg Editores, 2000.

Bonialian, Mariano. *La América Española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*. México, Colegio de México, 2019.

D'Ambrosio, Leticia. "La explotación de lobos y ballenas por la corona española en los mares del sur: intereses económicos y geopolíticos." Quiroz, Daniel y Toledo, Patricio (eds.). *Balleneros de Sur. Antropología e historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas*. Santiago, Andros impresores, 2014, pp. 55-74.

Dameto Zaforteza, Fernando. *La economía política en las expediciones científicas ilustradas a la América Española (1734-1810)*. Córdoba, Almuzara Universidad, 2021.

Díaz de Guerra, María Amelia. *La Real Compañía Marítima: explotación de ballenas en la isla Gorriti y faena de lobos en la isla de Lobos, años 1789-1805*. Montevideo, El galeón, 2003.

Díaz-Trechuelo Spinola, María Lourdes. *La Real compañía de Filipinas*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965.

Caviglia, Sergio E. *Malvinas. Soberanía, Memoria y Justicia*. Vol. II. *Balleneros-Loberos-Misioneros*. Rawson, Ministerio de Educación de la Provincia de Chubut, 2015.

Ferrer Fougá, Hernán. "El hito austral del confín de América." El cabo de Hornos (Siglo XIX), 1800-1855 (Segunda parte). *Revista de Marina*, Año CXX, Vol. 121, N°878, 2004, pp. 1-10.

García, Susana. "Los balleneros y el conocimiento de los mares del sur en la primera parte del siglo XIX." *Varia Historia Belo Horizonte*, Vol. 37, N°75, 2021, pp. 717-744.

Gascón, Margarita. *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*. Buenos Aires, Duken, 2011.

Guimerá, Agustín. "Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Charles Middleton (1778-1808)." González Enciso, Agustín (coord.). *Un Estado militar: España, 1650-1820*. Madrid, Ed. Actas, 2021, pp. 181-209.

Gullón Abao, Alberto y Morgado García, Arturo. "La imagen tópica de los habitantes del Pacífico a través de la 'Enciclopedia des Voyager' (1796) de Jacques

Grasset Saint-Sauveur". Bernabéu, Salvador; Mena, Carmen y Luque, Emilio. *Conocer el Pacífico: exploraciones, imágenes y formación de sociedades oceánicas*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015, pp. 293-318.

Gullón Abao, Alberto José. "La percepción del 'Otro' en a la primera expedición del capitán de navío D. Antonio de Córdoba al Estrecho de Magallanes (1785-1786)". *Temas Americanistas*, N°51, 2023, pp. 77-103.

Jong, Ingrid. "Entre el malón, el comercio y la diplomacia. Dinámicas de la política indígena en las fronteras pampeanas (siglos XVIII y XIX. Un balance historiográfico)". *Revista Tiempo Histórico: revista de la Escuela de Historia*, N°11, 2015, pp. 17-40.

Juan y Ferragut, Mariano. "España y el Estrecho de Magallanes. Su escasa utilización y una fuente de preocupaciones". *Revista general de la Marina*, Vol. 277, 2019, pp. 383-403.

March y Labores, José. *Historia de la Marina Real española*. Tomo II. Madrid, Imprenta José María Ducazcal, 1854.

Martínez Martín, Carmen. "Apuntes biográficos del marino Basilio Villarino Bermúdez, explorador de la Patagonia (1741-1785)". *Investigaciones y ensayos*, N°46 (enero-diciembre), 1996, pp. 270-292.

Martín Merás, Luisa. *Cosme Damián Churruca. Catálogo de exposición Museo Naval*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 2005.

Martínez Shaw, Carlos. *El Pacífico español de Magallanes a Malaspina*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores. Cooperación Internacional, 1988.

Martínez Shaw, Carlos. "Economía e imperio. Los establecimientos de la Real Compañía Marítima en América". *Anuario de Estudios Atlánticos*, Vol. 54, N°1, 2008, pp. 593-630.

Mayorga, Marcelo. "Actividad lobera temprana en la Patagonia Oriental: caza de mamíferos marinos". *RIVAR*, Vol. 4, N°11, 2017, pp. 31-51.

Mayorga, Marcelo. *Pieles, tabaco y quillangos. Relaciones entre loberos angloestadounidenses y aborígenes australes en la Patagonia (1780-1850)*. Santiago Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, 2020.

Mellén Blanco, Francisco. *Las expediciones marítimas del virrey Amat a la isla de Tahití, 1772-1775: manuscritos españoles del siglo XVIII*. Madrid, Gondo, 2011.

Montalbán, Cristina. "La actividad ballenera: vínculos platenses y testimonios montevidéanos". *Revista de Estudios Hemisféricos y Polares*, Vol. N°1, 2014, pp. 41-66.

Nieva Sanz, Daniel. "Más allá de la materialidad del artefacto náutico: el valor simbólico de la canoa yámana". *Temas Antropológicos. Revista Científica de Investigaciones Regionales*, Vol. 43, N°2, 2021, pp. 135-157.

Nieva Sanz, Daniel. "Las australes hogueras de la primera vuelta al mundo: un análisis etnohistórico de la cultura marítima fueguina a través del contacto con navegantes europeos entre los siglos XVI-XIX". Nieva Sanz, Daniel (coord.). *Primus circumdediti me. La odisea transoceánica de Magallanes-Elcano (1519-1522)*. Madrid, Sociedad Española Transdisciplinar de Investigación y Divulgación Científica, 2021, pp. 125-138.

Oyarzún Iñarra, Javier. *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*. Madrid, Cultura Hispánica, 1999.

Pinzón, Guadalupe y Güereca, Raquel F. (coords.). *Construcción de un espacio marítimo: el Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas, 1521-1821*. México, Universidad Nacional de México, 2023.

Pinzón, Guadalupe. "En el nombre del Rey y con la bendición de Dios. El papel legitimador de los religiosos en las exploraciones marítimas del septentrión novohispano (siglo XVIII)". *Dieciocho: hispanic enlightenment*, Vol. 44, Anejo 7, 2021, pp. 199-216.

Quiroz, Daniel. "Pre scriptum. La caza de ballenas en las costas sudamericanas: un inventario de hitos". Quiroz, Daniel y Toledo, Patricio (eds.). *Balleneros de Sur. Antropología e historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas*. Santiago, Andros impresores, 2014, pp. 9-16.

Riera Fontanillana, 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*. 2º Congreso de Historia Militar, Zaragoza, 1988, pp. 101-111.

Ruiz García, Vicente. *Espanoles contra el escorbuto: empirismo, ciencia y tecnología de los alimentos al servicio de las grandes travesías oceánicas de la Edad Moderna*. Jaén, UJA Editorial, 2022.

Sagredo, Rafael. "De la hidrografía imperial a la hidrografía nacional. Reconocimientos del Pacífico sur. Siglos XVIII y XIX". *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 70, N°2, 2013, pp. 509-556.

Silva, Hernán A. *La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires, Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 1978.

Trejo, Flor y Pizón, Guadalupe (coord.). *Espacios marítimos y proyecciones culturales*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019.

Urbina, Ximena. "El significado del estrecho de Magallanes entre los siglos XVI y XVIII y su efecto en la prefiguración de Aysén". *Revista de Aysenología*, N°5, 2018, pp. 43-50.

VanWieren, Rachel. "La ciencia al servicio del imperio español: Antonio de Córdoba y el Estrecho de Magallanes". *Revista de Humanidades*, Vol. 15-16, 2007, pp. 169-180.

Valdés Hansen, Felipe. "Balleneros del norte rumbo al sur: las primeras compañías balleneras en Sudamérica (siglos XVII y XVIII)". Quiroz, Daniel y Toledo, Patricio (eds.). *Balleneros de Sur. Antropología e historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas*. Santiago, Andros impresores, 2014, pp. 17-54.

Vázquez de Acuña, Isidoro. "Las exploraciones del estrecho de Magallanes por el capitán de navío don Antonio de Córdoba y Lasso de la Vega: su primer viaje (1788-1789), su segundo viaje (1788-1789)". *Revista de Historia Naval*, N°84, 2004, pp. 7-26.

Weber, David. *The Spanish Frontier in North America*. New Haven, Yale University Press, 1992.

Recibido el 8 de abril de 2025

Aceptado el 5 de agosto de 2025

Nueva versión: 30 de septiembre de 2025