

**LA PERCEPCIÓN DEL “OTRO” EN LA PRIMERA EXPEDICIÓN DEL  
 CAPITÁN DE NAVÍO D. ANTONIO DE CÓRDOBA AL ESTRECHO DE  
 MAGALLANES (1785-1786)<sup>1</sup>**

**THE PERCEPTION OF THE "OTHER" IN THE FIRST EXPEDITION OF THE  
 CAPTAIN OF NAVY D. ANTONIO DE CORDOBA'S FIRST EXPEDITION TO  
 THE STRAIT OF MAGELLAN (1785-1786)**

*Alberto José Gullón Abao*  
*Universidad de Cádiz*  
**ORCID: 0000-0001-6005-0980**

**Resumen**

El Atlántico sur, durante la segunda mitad del siglo XVIII, se convirtió en un espacio de conflicto al confluír intereses de las grandes potencias europeas. Como respuesta, la Corona española, a través de la Armada, realizó numerosas expediciones, como la de Antonio de Córdoba, que proporcionaron información de primer orden sobre rutas, recursos y pobladores. Estas descripciones sobre los “otros” permitieron avanzar en la diferenciación etnográfica y replantear interpretaciones antropológicas.

**Palabras Claves:** Armada, Antonio de Córdoba, estrecho de Magallanes, siglo XVIII, otredad.

**Abstract**

During the second half of the 18th century, the South Atlantic became a space of conflict as the interests of the great European powers converged. In response, the Spanish Crown, through the Armada, carried out numerous expeditions, such as that of Antonio de Córdoba, which provided first-rate information on routes, resources, and settlers. These descriptions of the "others" made it possible to advance ethnographic differentiation and rethink anthropological interpretations.

**Keywords:** Navy, Antonio de Córdoba, Strait of Magellan, XVIII century, otherness.

<sup>1</sup> El presente trabajo corresponde con los resultados del proyecto PID2021-126850NB-I00 *Connexa Mundi. Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global: el litoral gaditano y sus proyecciones (c. 1680-1830)* financiado por MCIN/ AEI/10.13039/501100011033/ y por FEDER “Una manera de hacer Europa”; y ProyExcel\_01045 *Proa a la mar. Desarrollo, logística y proyección de la bahía gaditana como nodo naval en el XVIII* financiado por la Consejería de Universidad, Investigación e Innovación- Junta de Andalucía.

## Introducción

El trabajo se incluye en una de las líneas de investigación del proyecto *Connexa Mundi. Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global: el litoral gaditano y sus proyecciones (C. 1680-1830)*.<sup>2</sup> Con dicho proyecto se pretende entender la primera globalización, como reseña Serge Gruzinski,<sup>3</sup> como un proceso de comunicación, ya sea desde una perspectiva de comunicación básica, comunicación elaborada o comunicación simbólica. Nosotros entendemos la comunicación como cualquier acción social (realizada por actores individuales o colectivos) orientada a intercambiar y compartir datos e ideas, información, conocimiento o símbolos. Si aplicamos esto al estudio de la primera globalización, es evidente que la comunicación conformó la malla elemental, básica y necesaria para la circulación de personas, mercancías, dinero y, por tanto, para la forja de las interdependencias globales.

Son referentes básicos para comprender estos procesos de comunicación las imágenes y las representaciones sobre otras culturas, los gustos, el mundo natural o las costumbres, como se señala las obras clásicas de “Historia social del conocimiento” de Peter Burke e “Historia social de la Ilustración” de Thomas Munck.<sup>4</sup>

Es por ello por lo que entre las líneas planteadas en el proyecto nos acogimos al flujo constante de noticias militares, especialmente de la Armada, con especial relación con la bahía gaditana, que tenía entre otros objetivos transmitir noticias y conocimiento en favor del mantenimiento del imperio colonial y, en concreto, nos centramos en las expediciones militares que salieron de la Bahía en dirección al Atlántico Sur y al Pacífico Sur.

En el caso que presentamos, la primera expedición de Córdoba al Estrecho de Magallanes y su visión sobre el otro (1785-1786), como en todas las expediciones del

---

<sup>2</sup> Proyecto PID2021-126850NB-I00 financiado por MCIN/ AEI /10.13039/501100011033/ y por FEDER *Una manera de hacer Europa*.

<sup>3</sup> Serge Gruzinski, *Las cuatro partes del mundo: Historia de una mundialización* (México: FCE, 2010), p. 227

<sup>4</sup> Peter Burke, *Historia social del conocimiento* (Barcelona: Paidós, 2002); Thomas Munck, *Historia social de la Ilustración* (Barcelona: Crítica, 2013).

XVIII de la Armada que estudiaron el continente americano, la funcionalidad de las epopéyicas visitas tuvieron múltiples objetivos cuya principal función era obtener información para el Estado. Es el Estado el que las potencia y las paga y los objetivos responden al mantenimiento del Imperio. Y es precisamente en estas fechas, cuando José Moñino y Redondo, conde de Floridablanca tratará de generar un gobierno ejecutivo de las secretarías de Estado y de Despacho, Junta de Estados (1787-1792), en donde Antonio Valdés, como secretario de Marina, jugó un papel determinante en la proyección de la Real Armada con sus expediciones hidrográficas.

Así, en estos años, cuestiones como la distancia, la búsqueda de nuevas rutas o la viabilidad de las ya existentes son señaladas como temas fundamentales por parte de la Armada, como señalan Fernando Dameto o Agustín Guimerá, sin olvidar que el nuevo cambio político incidirá en fomentar los beneficios de los españoles americanos ante el temor de revueltas como la norteamericana.<sup>5</sup> Asimismo, hubo otros motivos, como la politización del espacio marítimo, que llevaba un reconocimiento hidrográfico preciso y exhaustivo, como remarca Guadalupe Pinzón,<sup>6</sup> o la búsqueda o registro de posibles recursos naturales o minerales y el estudio o descripción de los pueblos existentes en la zona. Punto este, la Otredad, que, sin llegar al revisionismo de la alteridad en esta época, fomenta un diálogo intercultural que, en el mejor de los casos, llega al reconocimiento de algo distinto o exótico, y en el que queremos profundizar en el presente trabajo a través de los informes de los marinos de la Armada. Hombres, de una época, que como ya señalamos en un trabajo elaborado con Arturo Morgado,<sup>7</sup> pasaron por la mirada de un prisma tamizado por la Ilustración, pero con parámetros similares a los de otras épocas;

<sup>5</sup> Fernando Dameto Zaforteza, *La economía política en las expediciones científicas ilustradas a la América Española (1734-1810)* (Córdoba: Almuzara Universidad, 2021). Agustín Guimerá, "Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Charles Middleton (1778-1808)". En: Agustín González Enciso (coord.), *Un Estado militar: España, 1650-1820* (Madrid: Ed. Actas, 2021), pp.181-209.

<sup>6</sup> Guadalupe 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)", *Dieciocho: hispanic enlightenment*, 44, nº extra-7, 2021, pp. 199-216.

<sup>7</sup> Alberto Gullón Abao y Arturo Morgado García "La imagen tópica de los habitantes del Pacífico a través de la *Encyclopedie des Voyages* (1798) de Grasset S. Saveur". En: Salvador Bernabéu Albert y Emilio Luque Azcona (coord.), *Conocer el Pacífico. Exploraciones, imágenes y formación de sociedades oceánicas* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2015), pp. 293-318.

pero siempre teniendo presente, como advierte Fontana, que “... interpretar la historia de los pueblos no europeos a la luz de nuestras concepciones significa arrebatarnos su propia historia y dificultar la solución de sus problemas”.<sup>8</sup>

El interés por el Atlántico Sur y Pacífico Sur en estas fechas ha sido estudiado ampliamente en trabajos como los de Salvador Bernabéu, Carlos Martínez, Francisco Mellen, Rafael Sagredo, Ximena Urbina o Pablo Ortega, entre otros muchos investigadores, y ponen de manifiesto que estos espacios geoestratégicos están inmersos en los intereses y proyectos de los distintos Estados, que tratan de delimitar, controlar y hasta regular el acceso a ellos, como bien explica Guadalupe Pinzón para otra zona del continente americano como es el caso del Pacífico Norte. Controlar el paso del Estrecho por rutas seguras y rápidas se convierte en una necesidad imperial del momento.<sup>9</sup> También nos han arrojado luz para la elaboración del trabajo los análisis globales y parciales de expediciones científicas y de los personajes que participaron en la expedición al Estrecho;<sup>10</sup> y otros más específicos sobre la expedición de Córdoba como el realizado por Hugo R. Ramírez Rivera, Isidro Vázquez o Rache VanWeiren, aunque no analizan la visión sobre el Otro en esta primera expedición.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> Josep Fontana Lázaro, *Europa ante el espejo* (Barcelona: Crítica, 2000), p. 132.

<sup>9</sup> Salvador Bernabéu Albert, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones* (Madrid: Mapfre, 1992). Carlos Martínez Shaw, *El Pacífico español de Magallanes a Malaspina* (Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores. Cooperación Internacional, 1988). Francisco Mellén Blanco, *Las expediciones marítimas del virrey Amat a la isla de Tahití, 1772-1775: manuscritos españoles del siglo XVIII* (Madrid: Gondo, 2011). Ximena Urbina, “Los “Papeles de Londres” y alertas sobre ingleses. Chiloé y las costas de la Patagonia Occidental ante los conflictos entre España e Inglaterra: siglos XVII y XVIII”, *Mélanges de la Casa de Velázquez*, n° 48-2, 2018, pp. 235-264. Guadalupe Pinzón Ríos, “Historia marítima desde la perspectiva de la historia global y de interconexiones”. En: María del Pilar Martínez López-Cano (coord.) *Enfoques y perspectivas para la historia de Nueva España* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2021), pp. 203-226.

<sup>10</sup> Entre las numerosas obras existentes podríamos destacar las de Antonio Lafuente García, “Las expediciones científicas del setecientos y la nueva relación del científico con el Estado”, *Revista de Indias*, vol. XLVII, n° 180, 1987, pp. 373-378; Miguel Ángel Puig-Samper, *Las expediciones científicas durante el siglo XVIII* (Madrid: Akal, 1992) o la de Guadalupe Carrasco González, Alberto Gullón Abao y Arturo Morgado García, *Las expediciones científicas en los siglos XVII y XVIII*, (Madrid: Síntesis, 2016). De una mayor cercanía geográfica estarían los trabajos de Rafael Sagredo Baeza, “De la hidrografía imperial a la hidrografía nacional. Reconocimientos del Pacífico sur. Siglos XVIII y XIX”. *Anuario de Estudios Americanos*, n° 70 (2), 2013, pp. 509-56 o el de Javier Oyarzún Ibarra, *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego* (Madrid: Cultura Hispánica, 1999).

<sup>11</sup> El primero, Hugo Ramírez estudia el viaje con rigurosidad y profundidad, reseñando las principales motivaciones para la realización de la expedición, incidiendo en la reafirmación de la soberanía hispánica

En cuanto a las fuentes documentales editas para el estudio de la primera expedición de Córdoba, nos resulta imprescindible, al igual que los autores antes citados, el uso de la obra de José de Vargas Ponce.<sup>12</sup> Han sido fundamental para la elaboración del trabajo la información obtenida de los repositorios documentales del Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN), en concreto, los fondos de la Dirección de Hidrografía, Sección Expediciones (diarios de navegación, informes, correspondencia, etc); la Biblioteca Nacional en su Sección de Manuscritos (BN) y los informes personales de los oficiales que fueron al estrecho de Magallanes en la nave Santa María de la Cabeza, en el Archivo General de la Armada, Álvaro de Bazán (AGMAB).

### **El interés por el paso del Sur**

Siguiendo la obra de Pablo Ortega,<sup>13</sup> podemos afirmar que, desde mediados del siglo XVIII, tras la finalización de la Guerra del Asiento (1739-1748), se puso de

---

en la zona y el aporte que supuso para la ciencia ilustrada del momento. Isidoro Vázquez, basándose fundamentalmente en la obra de José de Vargas Ponce, hace una relación detallada de las expediciones al estrecho. Pone especial énfasis en las embarcaciones utilizadas y en su buena preparación, llegando a afirmar que la organización de la expedición es la base que se modelizó en las siguientes. Incide en la derrota de la navegación y su paso por el estrecho y analiza, en el apartado “los frutos de la expedición”, los éxitos de las observaciones astronómicas y geodésicas, la abundante cartografía generada, y la publicación de la expedición. Similar esquema utiliza para el estudio de la segunda expedición. Más reciente es el trabajo de Rache VanWeiren, quien, siguiendo a Ramírez, planteará dudas sobre la autoría de los libros de Vargas Ponce, y centrará su análisis en algunos capítulos de la obra desde un análisis literario. Quizá, lo más destacado del trabajo sea el análisis comparativo con la traducción que se hizo de la obra de Vargas en Londres, en 1820, donde se pone de manifiesto el valor científico de la expedición, aunque desaparecen varios apartados. Hugo Rodolfo Ramírez Rivera, *D. Antonio de Córdoba y la primera expedición científica española reconocedora del estrecho de Magallanes (1785-1789)* (Madrid- Santiago de Chile: Comisión Nacional Española de Conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento de América, 1990). Isidoro Vázquez de Acuña “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*, nº 84, 2004, pp. 7-26. Rachel VanWieren, “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.

<sup>12</sup> José de Vargas Ponce, *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)

<sup>13</sup> Pablo Ortega del Cerro, “Ploughing through Global Seas: Maritime Routes and Hydrographic Knowledge in the Spanish Navy at the End of the First Global Age”. En: Ana Crespo Solana; Filipe Castro y Nigel Nayling (coord), *Heritage and the Sea: Volume 2: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian World (15th–18th centuries)* (Lisboa: Cham, Springer, 2022), pp. 249-271.

manifiesto en el imperio español que era necesario un nuevo modelo de conexión con el Nuevo Mundo. Hombres como Julián de Arriaga, presidente de la Casa de Contratación (1749-1751) y, posteriormente, secretario de Estado de Marina y de Estado de Indias (1774-1776), potenciaron, frente a los convoyes y flotas estacionales, viajes más rápidos con navíos sueltos que se irán generalizando, lo que también permitió ampliar las líneas de navegación.<sup>14</sup> Sin embargo, no fue hasta la Guerra de los Siete Años (1756-1763), un conflicto que podíamos considerar global y que perdió la Corona, que observamos que la monarquía reacciona y se adapta a la nueva realidad, experimentando profundas transformaciones en la gestión de los dominios ultramarinos. Buena muestra de ello sería la liberación del comercio, lo que implicó una mayor participación en el tráfico comercial desde distintos puertos, un incremento en las fuentes de información y una mayor estabilidad en las conexiones y rapidez de ellas con los correos marítimos, que incluiría en nuestro caso el Río de la Plata, Chile y el Perú.<sup>15</sup>

También se fortaleció la Armada, *una República dentro de la República*, que implicaba mejorar la formación de los oficiales de la Marina, construir nuevos y más eficaces barcos, alcanzar un mayor conocimiento científico de la realidad marítima que se trasladaría a mapas y planos con todos los avances instrumentales, tanto en las fronteras nacionales como en las internacionales.<sup>16</sup> Asimismo, se realizaron expediciones navales que mejoraron y trazaron nuevas rutas para un mejor conocimiento de los mares, utilizando la nueva tecnología al alcance, describiendo nuevas zonas poco conocidas hasta el momento, reforzando así el conocimiento de las periferias del Imperio. La naturaleza se consideró como una gran fuente de riqueza y las expediciones botánicas de estas fechas así lo demuestran.

---

<sup>14</sup> María Baudot Monroy, *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)* (Murcia: Colección Cátedra de Historia Naval, Universidad de Murcia, 2013).

<sup>15</sup> Rocío Moreno Cabanillas, *Comunicación e Imperio. Proyectos y reformas del correo en Cartagena de Indias 1701-1777* (Madrid: Sílex, 2022), pp. 55-148.

<sup>16</sup> Luisa Martín Mera, "La cartografía marítima española. Siglos XVI-XIX". En *Cicle de conferències sobre Història de la cartografia. 9è curs La Cartografia Iberoamericana* (Barcelona: Institut Cartogràfic de Catalunya, 2000), pp. 19-79.



En nuestro caso, la zona del Atlántico y Pacífico Sur, la continuada presencia de barcos ingleses, franceses y, posteriormente, norteamericanos, que utilizaban el Cabo de Hornos para cruzar de un océano a otro, e incluso el estrecho de Magallanes, y que cazaban ballenas y lobos marinos para la extracción de aceite y pieles, así como el elevado contrabando inglés y portugués, alertaron a las autoridades. Para tratar de frenar el avance de las otras potencias europeas y maximizar los réditos americanos para fomentar la economía imperial, se establecieron distintos mecanismos que pasaban en el Atlántico por el establecimiento de una base naval en Montevideo en 1769, la ocupación de las Malvinas por Francisco Gil y Lemos,<sup>17</sup> la creación de un virreinato como el del Río de la Plata en 1776, el asentamiento de poblaciones en la zona de la Patagonia con Francisco de Viedma en el 1778, o las numerosas expediciones que tuvieron como objetivos aumentar el conocimiento marítimo y el levantamiento o reconocimiento detallado del perfil de la costa.

También, desde la vertiente del Pacífico Sur se puede observar un incremento del tráfico comercial entre el Perú y España; asimismo, se aumentó la frecuencia de embarcaciones de otras potencias que contrabandeaban y pescaban en aquellas aguas.<sup>18</sup> El virrey Manuel Amat (1761-1776) se dio cuenta de este problema e impulsó una política de vigilancia y control. En la década de los 70 observamos varias expediciones desde el Perú y Chile ante el temor de los posibles asentamientos ingleses. Expediciones que no sólo abordarían el litoral de la costa, sino que penetrarían en el Pacífico hasta la Isla de Pascua e incluso Tahití (González de Haedo, Domingo de Boneachea o Juan de Lángara), que de alguna manera trataban de plasmar la presencia hispánica en aquellas aguas.

La ruta transpacífica y la búsqueda de un camino seguro y más rápido sería una de las preocupaciones de la Armada en aquellas aguas. La búsqueda de una ruta directa entre Cádiz y Manila a través del Cabo de Buena Esperanza se persiguió desde la década

---

<sup>17</sup> Iago Gil Aguado, "Francisco Gil y Lemos, gobernador de las islas Malvinas (1774-1777)", *Espacio Tiempo Y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, núm. 25, 2012, pp. 299-321.

<sup>18</sup> María Ximena Urbina Carrasco, "La proyección colonial de Chile a la Patagonia Insular en el siglo XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 68, núm. 2, julio-diciembre, 2011, pp. 599-62.

de los 60, abriendo la Armada una ruta que se utilizaría los siguientes veinte años<sup>19</sup>. Dicha ruta fue mejorada en las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del XIX, gracias a los numerosos buques de guerra que fueron destinados a las Filipinas para la protección de los intereses de la Corona española en Asia.<sup>20</sup>

Tras la muerte del malagueño José de Gálvez, 1787, se produjo un cambio significativo en el poder hispánico. El conde de Floridablanca impuso su visión de gobierno desde la Secretaría de Estado y traza un plan reflejado en la *Instrucción Reservada de Estado*<sup>21</sup>; en dicho plan se prevé un mayor control de la Iglesia, configurar un gobierno cualificado, reformar la marina, fomentar la construcción naval y fomentar el desarrollo económico de los reinos americanos.<sup>22</sup> Una parte importante de estos cambios recayeron, tras la muerte de Pedro González de Castejón, en las manos de Antonio Valdés y Fernández Bazán (1744-1816),<sup>23</sup> que jugará un papel fundamental en el proyecto de “conocimiento y equilibrio” que pretendía establecer Floridablanca.<sup>24</sup> Se trataba de recuperar, desde el programa de la Marina Real, el viejo “consenso” americano, integrándose en un nuevo sistema de gobierno donde la sociedad civil americana salía reforzada, sobre todo tras la independencia de los Estados Unidos. La Corona fue consciente de la situación y apoyará el proyecto. Valdés eligió a sus subordinados

---

<sup>19</sup> Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos”, En: María Baudot Monroy (coord.), *El Estado en guerra: expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, (Madrid: Polifemo, 2014), pp. 331-372. Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, «La Armada en el cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío Buen Consejo, 1765-1767», *Anuario de estudios atlánticos*, núm. 59, 2013, pp. 431-477

<sup>20</sup> Pablo Ortega del Cerro, “Expediciones a los mares de Asia: la Armada como agente de información en los circuitos globales asiáticos (1785-1820)”, *Hispania*, 82/270, 2022, pp. 39-75. Pablo Ortega del Cerro, “La Armada en los confines del imperio: estrategia naval en Filipinas entre 1785 y 1830”, *Illes i Imperis*, núm. 23, 2021, pp. 213-238

<sup>21</sup>BNE, Mss. 7694. Moñino y Redondo, José, Instrucción reservada que la Junta [de Estado] creada formalmente por mi Decreto de este día [8 de julio de 1787] deberá observar en todos los puntos y ramos encargados a su conocimiento y dictamen.

<sup>22</sup> Dameto, *Op. cit.*, 152.

<sup>23</sup> Micaela Valdés y Ozores, *El baylio don Antonio Valdés. Un gobierno eficaz del siglo XVIII* (Madrid: Libros libres, 2004). I. García Ramilla, *Un burgalés ilustre. El Baylio, ministro, Capitán General de la Armada, Caballero de San Juan y del Toison, Excmo. Sr. D. frey Antonio Valdés y Bazán* (Burgos: Hijos de Santiago Rodríguez, 1930).

<sup>24</sup>Jacques Armand Barbier, “The Culmination of the Bourbon Reforms, 1787-1792”. *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 57, núm. 1, 1977, pp.51-68



utilizando criterios de méritos y capacidades de mando, que debían dirigir una Armada eficaz y moderna, que diera respuesta a la problemática de un vasto espacio imperial; adaptando y potenciando un desarrollo tecnológico que pudiera competir con otras potencias para mantener y extender el Imperio.<sup>25</sup>

Y es precisamente, en este marco referencial cuando se produce la primera expedición hidrográfica liderada por Antonio de Córdoba y Lasso a bordo del *Santa María de la Cabeza* para “levantar el cuarterón exacto del estrecho de Magallanes” durante los años 85 y 86. Dicha expedición se mencionará por Floridablanca en la Instrucción Reservada y va a servir de preámbulo a un plan global que afectará especialmente a América.<sup>26</sup>

### **Los hombres y la preparación de la expedición de Antonio de Córdoba al estrecho de Magallanes**

Estamos de acuerdo con Juan Marchena y Nayibe Gutiérrez cuando afirman que con Carlos III,

*...fue cambiando la estructura de la máquina de guerra heredada, todavía a medio terminar, de defensiva a ofensiva...Sus ministros y estrategas elaboraron con ella muchos planes, algunos de gran envergadura. La razón y las luces de la ilustración aplicadas a la guerra parecían abrir las puertas de un mundo de posibilidades para estos planificadores, a los que el nuevo monarca había encargado enfáticamente que pusieran todo su empeño en poner en práctica su proyecto expansionista.*<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> Íñigo Bernaola Martín, *Liderazgo naval y redes profesionales. El equipo de José de Mazarredo (176-1814)* (Sílex, Madrid, 2020), p.138.

<sup>26</sup> Dameto, *Op. cit.*, 166.

<sup>27</sup> Juan Marchena Fernández y Nayibe Gutiérrez Montoya, “Formación académica, Ilustración, guerra y reforma: la naturaleza del mundo indígena andino a la luz de la oficialidad militar borbónica 1760-1790”. En: Scarlett O’Phelan, y Margarita Rodríguez García (coord.), *El ocaso del antiguo régimen en los imperios ibéricos* (Lima: Universidad Católica de Perú, 2017), pp. 127-166.

Así, el monarca y sus ministros, siguiendo a sus antecesores, desarrollaron un proyecto político que revitalizaba la idea de formación de un grupo de la oficialidad en los cánones ilustrados, en donde la Armada entre otros cuerpos sería punta de lanza. Dicha formación incluiría, además de las propias cuestiones militares, materias como la ingeniería o la cartografía y el desempeño de tareas de responsabilidad político-administrativa; es precisamente en este último apartado en donde los oficiales de la Marina, con gran experiencia micro-espaciales dentro de la globalidad de una estructura compleja de poder, van a dar algunas respuestas a las problemáticas del mantenimiento del Imperio.<sup>28</sup>

Para Marchena y Gutiérrez, un punto clave en este proceso será la expedición de Cevallos, organizada en Cádiz, para la toma de Sacramento y Santa Catalina en donde podemos observar que coinciden buena parte de la oficialidad de los distintos cuerpos armados, no sin conflictos, a la hora de organizar el mando. Así, en 1776 sale la expedición de Cevallos hacia América en donde se encontraron buena parte de los actores y gestores de las reformas que posteriormente se aplicaron en América entre 1780 y 1790.<sup>29</sup>

Entre estos hombres estaba el sevillano Antonio de Córdoba y Lazo de la Vega, nacido en 1740, futuro comandante de la expedición al estrecho de Magallanes. En 1755 ingresó en la Escuela de Guardiamarinas de Cádiz y en los años posteriores participó en el socorro y levantamiento del sitio de la ciudad de Ceuta; fue destinado a la escuadra de Andrés Reggio, y posteriormente, pasó al departamento de Cartagena. Embarcado en el navío *Soberano* condujo a Carlos III de Nápoles a Barcelona. En 1762 estaba embarcado en el navío *Aquilón* y a las órdenes del marqués del Real Transporte, y contribuyó a la defensa del Castillo del Morro de La Habana. Fue hecho prisionero por los ingleses y

---

<sup>28</sup> BNE, Mss.7694, Moñino y Redondo, José, Instrucción reservada...fol.54vta. "...no solo supondrá defender de enemigos aquellas bastas e importantes regiones, sino que se tendrán en sujeción los espíritus inquietos y turbulentos de algunos de sus habitantes. De modo que cualquier revolución interna podrá ser contenida, remediada o reducida a límites estrechos si los puertos, islas y fronteras están bien fortificadas en nuestras manos." Dameto, *Op, cit*, 164.

<sup>29</sup> Marchena y Gutiérrez, *Op, cit*, 138.

transportado a España en 1763. Estuvo en la expedición de Pedro Ceballos con el objeto de conquistar la colonia de Sacramento y Santa Catalina, al mando de un paquebote, con la escuadra del marqués de Casa Tilly en 1777. En 1785, siendo capitán de navío, organizó y dirigió la expedición al estrecho de Magallanes, con una fragata de 36 cañones, llamada *Santa María de la Cabeza*.<sup>30</sup>

Esta expedición correspondería a una nueva etapa que incorporaría cronológicamente la guerra de Estados Unidos (1776-1783) y que se prolongaría toda la década de los 90. A la agenda reformista planteada por Floridablanca, entre otras cosas, preocupada por la participación estatal de la sociedad criolla americana, se le sumó la intención de crear un nuevo mapa de conexiones vinculadas a producir un comercio más rápido y eficiente, lo que llevó aparejado una mejora cualitativa de las rutas y los conocimientos hidrográficos que progresaron notablemente gracias a los avances científicos, incentivados desde la Secretaría de Estado de Marina, al frente de la cual estaba Antonio Valdés. Desde la Secretaría se apostó por las expediciones multidisciplinares desde la Armada, que consideraba un sostén fundamental para la información que necesitaba un imperio con una estructura de compleja hilazón. La ejecución solo la podrían hacer hombres cualificados de la Marina Real; hombres que estaban formados por los caminos diseñados por Mazarredo y Tofiño, responsables de la marina científica, y con un equipamiento científico de última tecnología como el que tenía el Real Observatorio de la Armada en San Fernando.

Dentro de la dinámica reformista planteada que obligaba a que se hicieran reconocimientos de todas las costas del dominio imperial, entre otras, aquellas que estaban menos transitadas, la expedición al estrecho de Magallanes se convirtió en modelo a seguir. Se trataba de 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. Todo ello implicaba

---

<sup>30</sup>AGMAB, Asuntos Personales, 620/285. Hoja de servicios de Antonio de Córdoba. S/F.

una mejora sustancial en las cartas de navegación hispánicas, ya que se estaban usando cartas antiguas elaboradas por españoles o algunas más recientes de otros países con una información imprecisa o poco fiable (Ladrillero, Gamboa, los Nodales, Byron, Cook, Bougainville, etc); asimismo, se trataba de aplicar los nuevos instrumentos y metodología que ya se estaba usando por José Tofiño en España.<sup>31</sup> 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 frente a las amenazas que suponía la presencia de barcos ingleses, norteamericanos y franceses, principalmente, en el paso entre océanos; con ello, se pretendía garantizar, como ya hemos escrito, la ruta que desde hacía unas décadas experimentaba un importante incremento comercial con el Pacífico Sur y la conexión asiática.<sup>32</sup> Así, Antonio de Córdoba escribía que:

*Los viajeros de diferentes naciones que han atravesado el estrecho de Magallanes han puesto diferentes nombres a los varios puntos esenciales, que lo requieran así para la formación de una carta, como para la inteligencia de una relación histórica. Nosotros hemos creído preferiblemente y debido el restaurar los nombres que prefijó el insigne Sarmiento, cuya relación es ciertamente más extensa y cabal que los pocos oscuros documentos que quedan de Magallanes y Drake únicos que le habían precedido en este paso; varios otros nombres nacionales que hemos añadido eran precisos para la clara inteligencia del plano*

<sup>31</sup> AMN, ms. 615. Diario de navegación que va a hacer el capitán de navío D. Antonio de Córdoba sobre la fragata de S. M. *Santa María de la Cabeza*, con destino de reconocer el estrecho de Magallanes, sondear sus puertos, bahías, calas y ensenadas, bajos, placeres y bancos; observar los vientos reinantes y períodos de sus mareas, examinar los canales principales y levantar planos del todo haciendo las observaciones astronómicas que permita la intemperie de su situación, Años de 1785 y 1786. Oyarzún, *Op. cit.*, 221.

<sup>32</sup> AGMAB, Expediciones, subsección Indias, leg. 9, fol 9-2. 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, doc 2. 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 Ildelfonso, 26 de agosto de 1785. Baeza, *Op. cit.*, 520.

*y para evitar las equivocaciones, que podían seguirse de los diferentes nombres puestos hasta este viaje.*<sup>33</sup>

En el fondo, como afirma Guadalupe Pinzón, estamos ante la politización de la zona, en donde las representaciones cartográficas juegan un papel fundamental y la hispanización de los nombres va a ser una lucha de primer nivel dentro de las guerras imperiales por el control del espacio marítimo y la apropiación de dichos espacios.<sup>34</sup>

Entre las ventajas que Antonio Córdoba presentaba a la Corona, si se tomaba la ruta del estrecho, estaba el evitar los excesivos fríos y vientos, la mayoría de las veces contrarios, que suponía bajar a los 65°; además, explicaba las bondades del paso del estrecho que además de reducir el tiempo de navegación entre ambos océanos, señalaba como abastecedor de recursos (madera, agua fresca, pescados, mariscos o apio silvestre) lo que incidiría en la salubridad de los navegantes preservándolos o aminorando el gran mal de la época, el escorbuto.<sup>35</sup> Del mismo modo, se podría indagar sobre posibles asentamientos ingleses en la costa patagónica, una constante durante la segunda mitad del setecientos y sobre la fauna, flora y habitantes de aquellas tierras.<sup>36</sup>

Para cruzar el estrecho, que calcula tener 116 leguas, estima dos meses, lo que acortaría la ruta al Pacífico, y para su realización solicita una fragata, con oficiales que le ayuden en el cálculo de la longitud y un piloto para levantar los planos. Se compromete a salir de Cádiz en octubre de 1785 para operar por el estrecho en enero y febrero del siguiente año, pasando en marzo al océano Pacífico y llegando a algún puerto de Chile o Perú. La respuesta de la Corona no se hizo esperar, aunque con matices. Así, en agosto de 1785, le informaban a Antonio de Córdoba que tenía que partir de Cádiz en derechura

<sup>33</sup> AGMAB, Expediciones, subsección Indias. leg. 9, doc16, fol.22. Relación histórica de lo acaecido a la Fragata de SM Santa María de la Cabeza, en el reconocimiento del estrecho de Magallanes. Cádiz, 27 de junio 1786.

<sup>34</sup> Pinzón, *Op. cit.*, 210-215

<sup>35</sup> AGMAB, Expediciones, subsección Indias. Leg. 9, doc16, fol.22. Relación histórica... fol3. 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).

<sup>36</sup> AGMAB, Expediciones, subsección Indias, leg. 9, fol 9-21. Escrito de Antonio de Córdoba a SM....

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 elección de los oficiales y pilotos estaba en sus manos.

Los oficiales elegidos por Córdoba para la expedición no solo se circunscribían a los aspectos estrictamente navales; para mandar ese microcosmo que era la embarcación y cumplir con los objetivos de la expedición optó por una diversidad entre la experiencia náutica y el conocimiento académico. De segundo comandante, siendo capitán de fragata, nombró a Fernando de Miera y Bustillos, quien le acompañaría de nuevo en la segunda expedición al estrecho, y que también había participado en la expedición de Ceballos.<sup>37</sup> De su gran experiencia y formación da muestra su hoja de servicios, participando en las actividades corsarias de la Armada, navegando por buena parte de Europa, y haciendo la ruta hasta las Filipinas en la embarcación *Juno*. También se desempeñó como subalerno agregado al Cuerpo de Ingenieros y realizó varias comisiones.<sup>38</sup>

Entre sus otros oficiales encontramos al teniente de navío Miguel Zapiain, que de aventurero se embarcó en 1760 en el navío *Astuto* al corso bajo el mando de su tío y, en 1774, lo encontramos como alférez de fragata. Desarrolló una amplia actividad militar en el norte de África y, sobre todo, en el Caribe.<sup>39</sup> También de aventurero entró en la escuadra de Luis de Córdoba, en 1778, el teniente de fragata Alejandro Belmontí, Caballero de la Orden de San Juan, nacido en Rímini; siendo promovido a alférez de fragata al año siguiente.<sup>40</sup> Este fue uno de los oficiales sugeridos por Vicente Tofiño, que junto a los tenientes de fragata Dionisio Alcalá Galiano y Tello Mantilla, se dedicaron a confeccionar las cartas de aquellas costas, dirigiendo las observaciones astronómicas y

---

<sup>37</sup> AGMAB, Asuntos Personales, 620/754. Relación de méritos y servicios del teniente de navío Fernando Miera. Ferrol, 25 de febrero de 1779.

<sup>38</sup> AGMAB, Asuntos Personales, 620/754 Relación de méritos y servicios del teniente de navío Fernando Miera. Cádiz, 1789.

<sup>39</sup> AGMAB, Asuntos Personales 620/1298. Relación de méritos y servicios del capitán de navío Miguel Zapiain. La Habana, 14, septiembre 1791.

<sup>40</sup> AGMAB, Asuntos Personales 620/135. El marqués de González de Castejón a D. Luis de Córdoba que ha resuelto SM que embarque Alejandro Belmonte en la escuadra de su mando. El Pardo, 26 marzo de 1778.



respondiendo del uso y cuidado de los relojes e instrumentos náuticos.<sup>41</sup> Asimismo encontramos al piloto Joaquín Camacho, de elevada formación académica en cartografía e instrumental científico y curtido en el tema militar, quien sería el encargado de levantar los planos particulares de los puertos, bahías y ensenadas.<sup>42</sup>

Antes de la partida, en Cádiz, trataron de recabar el máximo de información sobre la región magallánica y el Mar del Sur, creando una pequeña biblioteca con libros que reflejaban los avatares del paso diversas nacionalidades, en donde Alejandro Malaspina, que posteriormente seguiría la estela de Córdoba en parte de su periplo terráqueo, participó activamente aportando ejemplares de su propiedad.<sup>43</sup>

Para efectuar la travesía se eligió la fragata de guerra *Santa María de la Cabeza*, de construcción francesa y con casco de madera sin forrar de cobre. La fragata desplazaba 400 toneladas y armaba 36 cañones. El 27 de septiembre de 1785 salió del Arsenal artillada, aparejada y con los repuestos necesarios (anclas, cables, cabullería, velas, etc.), además de varios botes y lanchas para el reconocimiento del estrecho, y fue abastecida de víveres, agua y leña para ocho meses.

A los 71 días de navegación, después de partir de Cádiz, avistaron la Patagonia y el día 19 de diciembre, después de reconocer siete mogotes que denominaron «Los Frayles», avistaron el cabo de las Vírgenes.<sup>44</sup>

### **La llegada al estrecho y la visión de los Otros**

Los expedicionarios de la fragata *Santa María de la Cabeza*, desde el primer día en que vislumbraron el continente americano, vieron señales de humo procedentes de asentamientos indígenas y nada más echar el ancla tomaron contacto con las poblaciones indígenas, en particular con dos grupos: los patagones y, con posterioridad, los

---

<sup>41</sup> AGMAB, Asuntos Personales, 620/27 Relación de méritos y servicios del brigadier Dionisio Alcalá Galiano. S/F. AGMAB, Asuntos Personales, 620/682. Relación de méritos y servicios del teniente de navío Tello Mantilla. La Habana 2 de julio de 1792.

<sup>42</sup> AGMAB. Asuntos Personales 620/682. Relación de méritos y servicios del teniente de navío Tello Mantilla de la orden de Santiago. Martín, *Op. cit.*, 19-79.

<sup>43</sup> Vázquez, *Op. cit.* 10-12.

<sup>44</sup> AGMAB, Expediciones, subsección Indias. leg. 9, doc16. Relación histórica...

denominados otros indios del estrecho, entre los que estarían los “pichiries”.<sup>45</sup> Como ya hemos comentado, no pretendemos el análisis antropológico de estos pueblos y sus costumbres; intentamos reflexionar sobre cómo estos marinos, que podemos clasificar como viajeros-filósofos, buscaban la realidad de las nuevas tierras y sus habitantes, aunque con una visión tamizada por el elemento cultural propio. Para estos hombres era necesaria una información precisa y concreta, no sólo para los intereses políticos, sino también por los económicos; así, las descripciones sobre la flora, fauna o habitantes se incluirá desde el principio en los objetivos de la expedición.

Los escritos de Louis de Bougainville, James Cook o Jean François de La Pérouse, hombres con una buena formación, tuvieron gran repercusión en el imaginario europeo y coadyuvaron a abrir una puerta para formular nuevos interrogantes sobre el debate en tono a la naturaleza del hombre y a las poblaciones existentes en la zona.<sup>46</sup> Estos ayudaron a fracturar en la segunda mitad del setecientos la idea de que el testimonio ocular de los individuos que habían visitado los mundos lejanos era un hecho manifiesto y fiable, que se reforzaba o decrecía en función de la calidad e interés de los testigos. Ya Voltaire señalaba “[...] *que no había que creer a cualquier escrito de historiador o no que fuese en contra de la naturaleza y del sentido común*”.<sup>47</sup> En esa línea, Vargas Ponce escribe:

*El Oficial de Marina errante ya en unas ya en otras partes del Globo, formado por precisión en el estudio y obligado por su propia seguridad a observarlo todo, es un tributario de sus investigaciones a las Academias científicas para afianzar o desvanecer con hechos las conjeturas de los sistemas formados en ellas. Buena*

<sup>45</sup> El término pichiries es también utilizado por el franciscano Pedro González de Agüero, tomado como referencia la expedición de Antonio de Córdoba que había sido citada en la Gaceta de la Corte de Madrid de 4 de julio de 1786. González de Agüero, Pedro, *Descripción historial de la provincia y archipiélago de Chiloe, en el reyno de Chile y obispado de la Concepción; dedicada a nuestro católico monarca Don Carlos IV.* (Madrid, Imprenta de Don Benito Cano, 1791), p.189.

<sup>46</sup> Joseph Gury, "L' invention d' une chimere": fragments du dernier voyage de La Perouse (1797)", *Dix-Huitième Siècle*, núm. 22, 1990, pp.195-236.

<sup>47</sup> Jorge Cañizares Ezguerra, *Cómo escribir la historia del Nuevo Mundo* (México, Fondo de Cultura, 2007), pp.37-38. Gullón y Morgado, *Op. cit.*, 300.

*parte de la Historia de la especie humana y toda la Historia de la América se ha formado por sus informes; pero lo poco instruidos de muchos de los primitivos navegantes, por deseo de adornar sus viajes con cosas extraordinarias... inventaron muchas, que descubiertas por otros Marineros mejor intencionados, deslucen el mérito de sus relaciones, y ha dado ocasión para que algunos desconfíen indistintamente de todas estas noticias y de la capacidad de los que las daban, y mucho más motivo para estas fundadas quejas de Mr. Bougainville “ Soy Viajero y Marino , esto es, un mentiroso y un imbécil a los ojos de esta clase de escritores perezosos y soberbios que a la sombra de su Gabinete filosofan á pérdida de vista sobre el Mundo y sus habitantes, y someten imperiosamente la Naturaleza a sus investigaciones. ”<sup>48</sup>*

Estamos pues ante la idea ilustrada de redescubrir el mundo por un viajero docto; que dichos viajeros describiesen y explicasen la naturaleza y las “culturas de los otros” desde la “cientificidad”, y aunque se percibe claramente la influencia del tópico del carácter fabulador, falaz y e incluso falso en alguno de los relatos, ya se vislumbra un conocimiento específico de elementos culturales y modos de vida de los pobladores.<sup>49</sup>

Está claro que la percepción del otro cambia con el contacto, sobre todo tras los viajes al océano Pacífico del XVIII, abogándose por un cierto “relativismo cultural” ya

<sup>48</sup> Vargas, *Op. cit.*, 290.

<sup>49</sup> El mito de los gigantes patagónicos subyace desde el primer momento que los expedicionarios al mando de Córdoba describen a estos habitantes, la preocupación por la estatura y las formas corporales son evidentes, así, como sus usos y costumbres. En el primer contacto, describen al indio llamado Francisco Xavier, y nos dicen que “...era de una estatura regular y dirigía enteramente a su compañero cuyo abultado cuerpo de la estatura de 6 pies 11 ½ pulgadas medidas de Burgos no dejaría de causar novedad a los habitantes de este antiguo continente (1,94)”. AGMAB, Expediciones, subsección Indias. Leg. 9, doc16. Relación histórica.... AMN Ms 1521. Diario del Capitán de Fragata D. Fernando de Miera, del viaje que ha hecho al reconocimiento del estrecho de Magallanes en la Fragata Santa María de la Cabeza, mandada por el Capitán de navío de la Real Armada D. Antonio de Córdoba en los años de 1785-1786. Además, reflexionan y desmontan las teorías del supuesto canibalismo que le habían achacado en anteriores viajes y que lo asemejaban a los cíclopes de las leyendas. En esta misma línea estarán las descripciones sobre los patagones que encontramos en la expedición de Alejandro Malaspina y José Bustamente. Alejandra Flores de la Flor, “Los relatos de viaje al Océano Pacífico. El estrecho de Magallanes y la leyenda de los patagones”. *Tiempos Modernos. Revista electrónica de Historia Moderna*, 2014, vol. 8, núm. 28, pp. 1-28.

señalado hacía doscientos años por Montaigne.<sup>50</sup> Todo esto, de alguna forma, hace que se replantee en Europa la imagen y la actitud hacia el otro, por supuesto sin llegar al revisionismo de la alteridad, entendida como la voluntad de fomentar un diálogo intercultural, sino más bien de un reconocimiento de algo distinto al que, en contadas ocasiones, hay que respetar o más concretamente salvaguardar como algo exótico en el mejor de los casos.<sup>51</sup> Este cambio de percepción se puede reflejar en el lenguaje de los expedicionarios de *Nuestra Sra. de las Cabezas*, que aunque tilden de salvajes a uno de los grupos que se encuentran en el estrecho no dudan en idealizar a los patagones, incluso con calificativos tan ilustrados como el de “buen salvaje”, “civilizados”, etc.; coadyuva a estas ideas la información de utilidad práctica que obtienen los expedicionarios de Córdoba, como el uso de hierbas con propiedades antiescorbúticas, el persil de macedonia, que ante “... la carencia de otra verdura, nos movió a hacer un continuo uso de él , y lo comíamos tanto en los pucheros como en ensaladas crudas”;<sup>52</sup> nuevos productos que los expedicionarios señalaron de gran utilidad como las “... piedras con que encienden fuego, ...que cuando se castiga con el eslabón echa fuego y huele a azufre”; o el asombro ante el desarrollo tecnológico que se habían alcanzado, como en las embarcaciones de cortezas de árboles, con materiales considerados pobres.<sup>53</sup>

A pesar de ello, no debemos olvidar que cualquier descripción de la época, incluso aquellas que son más benévolas, incluye términos que señalaban a estos pueblos como bárbaros e incultos y , seguramente, los oficiales del *Santa María de la Cabeza*, siguieron la corriente monogenista, que incidía en los factores climáticos y en las costumbres y las prácticas para definir qué era o no civilizado.<sup>54</sup> Así desde un primer momento

<sup>50</sup> Muthu Sankhar, *Enlightenment versus empire* (Oxford, Princeton University Press 2003).

<sup>51</sup> John Dunmore, *Storms and dreams. Louis de Bougainville* (Wollombi, Exisle Publishing, 2005). Richard Connaughton, Omai. *The Princen Who Never Was* (Londres Timewell Press, 2005).

<sup>52</sup> AGMAB. Expediciones, subsección Indias, leg 9, doc 33, fol 8. Noticia de cada una de las plantas y árboles encontrados en los diferentes puertos del estrecho de Magallanes en la Expedición hecha en la Fragata de S.M. nombrada Santa María de la Cabeza, al mando del capitán de Navío D. Antonio de Córdoba. Firmada por Juan Luis Sánchez. Diciembre de 1786.

<sup>53</sup> *Ibidem*, fol. 5.

<sup>54</sup> Paola Martínez Pestaña, “Des hommes noirs et non pas des nègres: piel y raza en el siglo XVIII”, *Asclepio*, vol, LXIII/1, 2011, pp. 39-64.

observaremos una clara división entre los dos grupos poblacionales que se encontraron en el estrecho, una dualidad comparativa que afectaba a todos los aspectos descriptivos de los patagones y los pecheres.

Los patagones corresponderían a ese grupo que causan una cierta admiración entre los europeos por su mayor complejidad sociocultural, tribal, lo que seguramente repercutió en la idea de buen salvaje e incluso contribuyó a su idealización.<sup>55</sup> Así, en la “Relación histórica de lo acaecido a la Fragata de SM Santa María de la Cabeza, en el reconocimiento del estrecho de Magallanes”, Cádiz, 27 de junio de 1786, en los folio 5 y 6, se escribe que desde el primer encuentro se detecta la interacción intensa entre los patagones y el mundo hispánico, lo que según los criterios de los expedicionarios les ha aportado una mayor civilidad en comparación al otro grupo:

*“dirigiéndonos con el bote al paraje en que veíamos desde abordó dos indios los que vinieron a recibirlo hasta la playa ...el uno de ellos hablaba muy poco español e inferimos había tenido bastante comunicación con nuestros últimos establecimientos en la costa patagónica, pues nombraba algunas veces a el capitán Antonio Viedma y al piloto Bernardo Tafor”.*

Otros elementos que confirmaban un intercambio radicaban en un sable o machete que tenía ceñido uno de los indios cuya “... vaina era de bagueta picada y tenía en la hoja un letrero grabado que en letras mayúsculas decía *POR EL REY CARLOS III*”;

---

<sup>55</sup> “Si la ignorancia de los conocimientos propios al género humano y de las comodidades y seguridad que ofrece una junta civilizada tan natural al hombre, no fuesen un obstáculo según nuestras ideas para ser feliz, pocos hombres se hallan en mejor proporción para llamarse dichosos y estar contentos con su suerte como los Patagones: disfrutan de los esenciales bienes de la sociedad sin sujetarse al sin número de penalidades que una demasiado e finada trae consigo: gozan de una salud robusta hija de su sobriedad, y de que no conocen aquellos envenenados orígenes de tantos males la gula y la lujuria: tienen una anchurosa libertad en satisfacer sus limitados apetitos, que no son más porque por fortuna suya son cortas sus ideas, y como el terreno que habitan les da espontáneamente su alimento, no acosados por un trabajo perpetuo y necesario, pasan los días felices en una tranquila ociosidad y reposo, que es su pasión dominante y el seguro fruto de la combinación de todas sus circunstancias, y no de ineptitud o natural estupidez, como han pretendido muchos.” Vargas, *Op. cit.*, 337.

junto a ella, sus armas tradicionales, boleadoras, bien conocidas en aquellas del virreinato del Río de la Plata.<sup>56</sup>

En otro encuentro con los patagones los expedicionarios nos narran las características de su ropaje, en donde los elementos europeos y criollos están presentes, destacando, entre otros, la descripción de los ponchos:

*“Algunos traen unos ponchos y calzones de igual género y hechura que los Criollos del Reino de Chile y Buenos Aires, no excluyendo este traje la manta de pieles. El poncho se reduce a una pieza de tejido fuerte, rayado de diferentes colores de tres varas de largo sobre dos de ancho con una abertura en su mitad proporcionada para entrar la cabeza francamente. Este traje es muy, a propósito para manejarse a caballo, porque deja los brazos en la mayor libertad y los cubre y abriga. Algunos tenían ponchos de pañete de los de nuestras Fábricas de la Provincia de Buenos Aires”.*<sup>57</sup>

Todo ello, señalaba un contacto comercial continuado entre patagones y españoles; así como un conocimiento de la política de “paz mercantil” que se aplicó en el Río de la Plata en el último cuarto del XVIII. Esto les permitió a los expedicionarios, aplicando la política de regalos, un acercamiento a estos grupos, lo que les daba acceso a una información sobre su forma de vida, los recursos existentes o las posibles visitas de otros europeos que estuvieron la zona.<sup>58</sup>

<sup>56</sup> AGMAB, Expediciones, subsección Indias. Leg. 9, doc16, fols 5-6. Relación histórica...

<sup>57</sup> Vargas, *Op. cit.*, 330-331.

<sup>58</sup> “Con el fin de examinar que calidad de indios eran los que habían estado haciendo candelas todo el día, llevando algunas bujerías para regalarles, como asimismo alguna tropa armada, aunque con la orden de esconder las armas para manifestarles que íbamos de buena fé”. AMN Ms 1521. Diario del Capitán de Fragata D. Fernando de Miera ... Esta política de agasajo fue empleada y generalizada en buena parte del continente americano. Weber, David. *The Spanish Frontier in North America* (Yale University Press, 1992). Raúl Mandrini, y Carlos Paz (coord.). *Las fronteras hispano-criollas del mundo indígena latinoamericano en los siglos XVIII-XIX* (Tandil, UNCPBA, 2003). Alberto Gullón Abao, *La frontera del Chaco en la gobernación del Tucumán (1750-1810)* (Cádiz, Universidad de Cádiz, 1993). Ingrid Jong, “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*, núm. 11, 2015, pp. 17-40.



Pero las descripciones no se centraron solo en el ropaje, objetos materiales, número de individuos o forma de vida.<sup>59</sup> Los atributos de una supuesta “civilidad” fueron ampliamente reflejados en los escritos de los expedicionarios desde el primer contacto en que los patagones subieron al barco y durmieron en él. Se reseña que “...cenaron a la mesa usando diestramente el tenedor y cuchara, pero rehusándose de un todo a el vino y aguardiente...”, esto último, posiblemente, por el conocimiento de los efectos perniciosos del alcohol, que ya que se usaba frecuentemente en el comercio como objeto de intercambio con el mundo hispánico y nos hace pensar en otros contactos con otros barcos de otras naciones que buscaban la riqueza marítima de la zona, principalmente el aceite de las ballenas y las pieles de lobos marinos.<sup>60</sup> El valor discursivo que adjetivaba el buen comportamiento se señaló también la segunda ocasión en que se reunieron con un grupo de ellos, en concreto el día 26 de diciembre de 1785 que lanzaron un bote para hacer operaciones conducentes a levantar la carta del estrecho y tuvieron ocasión de examinar por “segunda vez el carácter pacífico de los Patagones”, como también su estatura y costumbres.

No obstante, también se resaltan rasgos culturales de incivilidad, siendo la pintura corporal uno de sus reflejos, como la que tenía uno de los patagones que subió al barco y que le cubría el alrededor de los ojos en forma circular, pintada de blanco la parte superior y de negro la inferior, y al que su compañero le mandó limpiarse; o la “codicia” a la que los expedicionarios consideraban el “motor” para conseguir algunas bujerías y lo que les motivaba a acercarse.<sup>61</sup> En una reflexión sobre esta temática, mucho más elaborada, Vargas Ponce, influenciado por la idea del “buen salvaje” de Rousseau, señala que:

---

<sup>59</sup> AGMAB, Expediciones, subsección Indias, leg. 9, doc16, fol 9-10. Relación histórica....

<sup>60</sup> Luis Carreño Palma “El alcohol de grano de Valdivia en Araucanía y las Pampas”. *Revista Universum*, nº 20,2, 2005pp 172-181. Virginia Pineau, “Prácticas de consumo del alcohol entre los grupos indígenas de la frontera sur (S. XVIII-XIX) desde la arqueología histórica”, *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología XXXVII*, núm. 2, julio-diciembre, 2012, pp. 265-297.

<sup>61</sup> AGMAB, Expediciones, subsección Indias, leg. 9, doc16, fol 9-10. Relación histórica....

*“el aprecio que hacen de una sarta de cuentas de vidrio o de otras bagatelas semejantes, es solo una demostración de cierta propiedad innata en el hombre de adornarse, y que bien considerada en el Patagón tiene más disculpas que en el Europeo el aprecio de los encajes y diamantes, que tan mal empleados afanes le cuestan, cuando el otro sin fatigar se los toma por lo que le sobra cuando vienen á presentárselo”.*<sup>62</sup>

Sin embargo, siguiendo a Josep Fontana, podemos afirmar que la Ilustración en general ofreció una imagen negativa de lo «indígena», a los que consideró como «salvajes» y que debían ser redimidos y dominados por los europeos por su propio bien.<sup>63</sup> De hecho, en el caso de los patagones, como ya hemos señalado, la civilidad presentada por los oficiales de la Armada pasaba en parte por la adopción de los modelos y formas europeas, que de alguna manera coadyuvaban a los indígenas a superar la incivildad cultural que representaba su forma de vida, llena de “falsas creencias o barbarismos”. Y aunque estas apreciaciones se les podría dar genéricamente a los indios, recaerían con mayor fuerza en aquellos que carecían para los oficiales de una mayor complejidad social; así, a los que creemos eran yámana o alacalufes,<sup>64</sup> a los que denominaron como “los otros indios” o la “otra especie de habitantes del estrecho”, 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 “apatía”, muy en la línea con los defectos de los habitantes de los trópicos, tan caros a la teoría de los climas de Montesquieu. En la obra de Vargas Ponce se afirma sobre estos pobladores que:

---

<sup>62</sup> Vargas, *Op. cit.*, 337.

<sup>63</sup> Fontana, *Op. cit.*, 132.

<sup>64</sup> Referenciar a los pueblos descritos es ciertamente complejo y más teniendo en consideración la alta porosidad de los límites geográficos de estos grupos étnicos. Daniel Nieva Sanz, “Más allá de la materialidad del artefacto náutico: el valor simbólico de la canoa yámana”, *Temas Antropológicos, Revista Científica de Investigaciones Regionales*, vol. 43, núm. 2, 2021, pp. 135-157.

*“siendo su método de vida tan brutal y sus sociedades tan cortas, no se puede venir en conocimiento de más de lo que se presentaba a la vista de su figura, sustento, armas, navegación y artes, si con tal nombre se puede llamar las manufacturas de los pocos y toscos muebles que usan”.*<sup>65</sup>

“Idiotas” o “estúpidos”, son los calificativos utilizados por los oficiales, llegando a afirmar que “...su carácter que podía entre otros respirar una idea de dulzura, no era en ellos sino efecto de estupidez”. En sus descripciones se centran en calificativos que podríamos señalar como propios de su “incivilidad”. Así, la desnudez de estos pueblos va a ser reflejada el 9 de enero de 1786 cuando los expedicionarios pasen por la Isla de Santa Isabel, ya dentro del estrecho, antes de llegar al puerto del Hambre. “...en la tarde vinieron a bordo en nuestro bote algunos indios que su desnudez y asquerosa figura hacía los mirásemos bajo un aspecto bien diferente...”. La falta de una supuesta higiene se representará en el mismo discurso, ya que el uso de aceites y grasas de los lobos marinos, como forma de protección frente al frío, les resultaba a los españoles nauseabunda, ya que el olor pestífero era insoportable; e incluso se atreven a calificarlos como infelices.

*“Los indios moradores de esta parte del estrecho parecen de los más infelices que habitan en las diferentes regiones del orbe: errantes, asquerosos, sin otro alimento que poco marisco, discordes entre sí según lo manifestaban sus cuerpos, con marcas de algunos flechazos; pocos en número, y careciendo de todo alivio de parte de la naturaleza, y del arte son verdaderamente un objeto bien triste del estado rudo de la especie humana”.*<sup>66</sup>

Los escritos registrados en los informes manifiestan que dichos pobladores mostraban una indiferencia a todo y por todo, lo que justificaría una supuesta apatía que

<sup>65</sup> Vargas, *Op. cit.*, 337.

<sup>66</sup> AGMAB, Expediciones, subsección Indias, leg. 9, doc16, fol 19. Relación histórica... AMN Ms 1521. Diario del capitán de Fragata D. Fernando de Miera...

ya señalaba Montesquieu entre los pueblos americanos vinculada al tema climático, salvo el cuidado de los infantes.<sup>67</sup> Está claro que el debate sobre la naturaleza americana no es ajeno a los expedicionarios y debieron conocer los escritos o ideas del francés Buffón, quien señalaba que las criaturas americanas eran menos activas, variadas y vigorosas que las del Viejo Mundo a consecuencia del medio hostil; hecho que también afectaba a los seres humanos, y que se convirtió en paradigma del modelo del etnocentrismo europeo. De Pauw, dando un paso más, considera que estos últimos también eran física e intelectualmente inferiores, y que los europeos trasladados a América se veían afectados por esas condiciones degenerativas.<sup>68</sup> Así, los americanos eran una raza de hombres degenerados por la inclemencia del clima, que afectaría a los europeos que se habían establecido allí. Refuerza este credo, la poca industria de estos pueblos, la falta de un desarrollo tecnológico cercano al europeo como modelo culmen de la civilización.

Está claro que para los expedicionarios que fueron al estrecho de Magallanes se conjugaban estas circunstancias: un clima hostil, con habitantes apáticos y con una falta de vigorosidad notable y una tecnología rudimentaria. Sin embargo, encontramos descripciones de artefactos náuticos que utilizaban los pobladores que sorprendieron a los artífices de las descripciones, como las canoas de cortezas. Entre las preguntas que se plantearon sobre el uso de estas embarcaciones, aparentemente débiles para una travesía y navegación arriesgada como es la del estrecho, estaba la incógnita del gran conocimiento y práctica que tenían estos habitantes ante los cambios de tiempo y corrientes, máxime cuando transportaban en la embarcación toda la familia con el menaje incluido. Los expedicionarios señalaban que las canoas podían transportar hasta 10 individuos, siendo las mujeres las que de ordinario remaban con pequeños remos de pala ancha.

---

<sup>67</sup> AGMAB, Expediciones, subsección Indias, leg. 9, doc16, fol 19. Relación histórica...

<sup>68</sup> Antonello Gerbi, *La disputa del Nuevo Mundo. Historia de una polémica, 1750-1900* (México, Fondo de Cultura Económica, 1982). Mercedes Serna Arnaiz, "Discursos sobre la naturaleza americana: desde el descubrimiento de América hasta la visión ilustrada", *Anales de Literatura Hispanoamericana*, núm. 39, 2010, pp. 251-264.

*“Quando emprenden navegaciones largas, que siempre suele ser con viento favorable o calma, colocan un palito en la proa de la Canoa y aplican a él una piel de lobo marino, que tiene en su extremo superior otro atravesado a modo de verga, sujetando con la mano los extremos bajos.... En medio de la Canoa tienen algunas piedras con muchas cáscaras de marisco y arena y sobre este cimienta encienden el fuego procurando mantenerle siempre con palitos y ramas proporcionadas. Es de la dotación de cada Canoa unos jarros como los que se han dicho y que se sirven para achicar el agua que comúnmente hacen”.<sup>69</sup>*

Las descripciones sobre dichas canoas nos informan de que el espesor de las cortezas de árboles con la que se construían apenas era de unas pulgadas y se armaban básicamente con tres piezas.<sup>70</sup> Una estaría formada por la quilla, roda, codaste y el plan, las otras dos articularían los costados. La extracción de las cortezas es ampliamente descrita, sorprendiéndose los expedicionarios de su eficacia ante la rusticidad de las herramientas que utilizaban, que eran de pedernal puntiagudo. Con dicha herramienta cortaban y hacían incisiones circulares en los dos extremos del tronco “... y después una de alto a bajo que las une; y a fuerza de paciencia y maña van sacando en una pieza la cáscara de todo el tronco del largo que ha de tener”. La curvatura de las cortezas de la embarcación la conseguían forzándola en el secado, para ello, usaban montones de piedras en la parte exterior hasta darles las formas deseadas en varios días; posteriormente colocaban las dos piezas de los costados unidas con costuras de junco seco a los que engrasaban para evitar filtraciones. Para reforzar la estructura colocaban en los costados palos gruesos bien unidos; así, conseguían embarcaciones que venían a medir unos 8,5 metros de eslora, una manga de 1,10 metros y entre 0,80 y un metro de puntal.<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> Vargas, *Op. cit.*, 244-345.

<sup>70</sup> Los expedicionarios señalan al Haya de Magallanes como el árbol del que se extrae “...la cascara o corteza de estos (que) es proporcionada a su grueso, habiendo encontrado algunos que tenían 35 pies de circunferencia; ella, es fácil a separar del corazón, y los indios la emplean en hacer o para construir sus canoas.” AGMAB. Expediciones, subsección Indias, leg 9, doc. 33, fol. 6. Noticia de cada una de las plantas...

<sup>71</sup> *Ibidem.* AMN Ms 1521, fol. 59 vta y fol. 62. Diario del Capitán de Fragata D. Fernando de Miera...

## Conclusiones

En resumidas cuentas, podríamos afirmar que desde la segunda mitad del siglo XVIII el Atlántico sur atrajo la mirada de las diferentes potencias europeas, tanto por sus riquezas pesqueras (ballenas, focas, leones marinos, etc..) como por ser puente de enlace entre el Atlántico y el Pacífico; océano, este último, en donde se desarrollará una amplia actividad naval que atraerá la mirada de los europeos sobre sus recursos y sus gentes. Ello implicará una búsqueda de nuevas rutas, más seguras y rápidas, y afianzar la presencialidad en el territorio tanto de los españoles como de otras potencias europeas. La llegada al poder de José Moñino y Redondo, conde de Floridablanca, impulsó una serie de reformas que incidirán en parte en la Armada, y es dentro de esa dinámica en donde enmarcamos la expedición de Antonio de Córdoba y sus hombres al estrecho de Magallanes en la nave nombrada *Santa María de la Cabeza*. La expedición, auspiciada por el Gobierno, partió de la bahía gaditana, contando con instrumental de medición de última generación, y fue seleccionada la oficialidad por Córdoba, quién asesorado por Vicente Tofiño, eligió entre los hombres con una mayor formación académica y militar.

La empresa fue un éxito, aunque no se navegó totalmente el estrecho. Entre los múltiples logros, señalaremos que se descartó la posibilidad de elegirlo paso del Sur, aduciéndose la gran dificultad que entrañaba navegarlo; se dibujaron sesenta y dos planos, aunque solo publicaron quince, bautizando o renombrando los nombres de los accidentes geográficos que coadyuvaron a reforzar la politización hispánica de ese espacio marítimo; y se describieron meticulosamente los posibles recursos que se podrían obtener de la zona.

En lo relativo al reconocimiento del otro, se percibe un claro interés, tamizado por las nuevas ideas ilustradas, sobre el debate de la naturaleza americana, especialmente en la obra que se le encarga a Vargas Ponce por la Corona, en donde está claramente reflejado un mayor ejercicio reflexivo sobre el tema. Los expedicionarios establecieron dos claros grupos poblacionales: los patagones y los otros indios del estrecho. Los



primeros, con un intenso contacto con los europeos desde Chiloé a Buenos Aires y una mayor complejidad social, a los que se les asimilaría al “buen salvaje roussonian”. Sobre ellos recaerían todo tipo de caracteres de buena civilidad y usos que se reflejarían en su carácter y buen hacer; además, de descartar tajantemente el famoso gigantismo que se le había achacado a este pueblo. En cambio, a los denominados “los otros indios”, aquellos que estaban asentados en la Tierra del Fuego y con características de bandas, serían tildados de “bárbaros”, “salvajes”, indolentes o apáticos; carentes de una cultura mínima comparable a la europea y cercana a la definición, incluso física, de infrahumanos.