

La proyección colonial de Chile a la Patagonia Insular en el siglo XVIII^{1/}

Projection of Chile towards the Insular Patagonia
during the 18th century

María Ximena Urbina Carrasco

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile

Este artículo presenta las consecuencias geopolíticas del naufragio de la fragata inglesa Wager y la recalada de otro barco, el Anna, que formaban parte de la flota de George Anson, en las costas de la Patagonia Occidental Insular en 1741. La noticia de la presencia inglesa en el despoblado y desconocido territorio insular y bordemarino al sur de Chiloé, y que se proyectaba al fin del continente, generó el despliegue de acciones tendientes a marcar presencia, como expediciones militares y misionales, la fundación de un fuerte y el patrullaje por la zona. Nada de esto se tradujo en un asentamiento permanente o incorporación efectiva de dicha frontera, pero sí en la conformación de una «frontera móvil» de Chiloé, y la construcción de una imagen de la Patagonia Occidental.

PALABRAS CLAVE: Chile; Chiloé; Patagonia; Anson; Wager; Guayaneco; Frontera móvil.

In this article, the geopolitical consequences of the shipwreck of the English frigate Wager and the landfall of the ship Anna into the coasts of the Western Insular Patagonia in 1741 are presented, which were part of the fleet of George Anson. The news reporting the English presence in the deserted and unknown insular and coastal territory southernmost Chiloé, and which had disseminated towards the end of the continent, promoted the deployment of different actions tending to make presence noted, such as military and missionary expeditions, fort establishment and area patrols. None of the latter implied a permanent settlement or effective incorporation of such border, although they indeed involved the creation of a «mobile frontier» for Chiloé and the development of a Western Patagonia image.

KEYWORDS: Chile; Chiloé; Patagonia; Anson; Wager; Guayaneco; Mobile frontier.

¹ Esta investigación es parte del proyecto Fondecyt postdoctoral N.º 3090054, 2008-2010. *El naufragio de la fragata inglesa Wager en el archipiélago de Guayaneco (1741) y sus efectos en la conformación de una frontera móvil de Chiloé en los archipiélagos de Aysén y Magallanes. Siglo XVIII.*

Introducción

El objetivo de este artículo es dar cuenta del proceso histórico a través del cual surgió una postrera frontera en el extremo meridional de la Gobernación de Chile, Patagonia Occidental Insular, que por sus características puede ser llamada «frontera móvil» de Chiloé, en cuanto no constituye una ocupación permanente, sino una proyección mediante viajes marítimos, concepto utilizado por el historiador Walter Hanisch en su libro *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*, de 1982.² El territorio entre Chiloé y el estrecho de Magallanes se había mantenido casi inexplorado y muy débilmente recogido por la cartografía. La hipótesis que proponemos es que la estancia de la flota inglesa de George Anson en las costas patagónicas (el naufragio de una de sus fragatas en el archipiélago Guayaneco, y la permanencia durante varios meses de otra nave en el archipiélago de los Chonos, jurisdicción de Chiloé, en 1741), fue el punto de partida de una proyección del área de influencia de la provincia de Chiloé hacia el sur del golfo de Penas y del despliegue de una política defensiva y expansiva, que se tradujo en acciones tendentes a marcar la presencia hispánica, y que convirtieron a dicho espacio geográfico en una zona de «frontera móvil» mediante la fundación de un fuerte, la exploración y conocimiento geográfico, el mantenimiento de una nueva ruta de acceso al sur a través del cruce de un istmo, el de Ofqui, y la exploración con fines misionales y con el objetivo de trasladar a Chiloé a las poblaciones indígenas recientemente conocidas.

El último lugar poblado de Chile Colonial era la provincia insular de Chiloé, con capital en la ciudad de Santiago de Castro, cabecera de un territorio marginal, aislado y sin comunicación regular con Chile Central por impedirlo mapuches y huilliches desde que se rebelaran en 1598, recuperando su territorio entre el río Bio Bío, por el norte, y la «Tierra Firme de Carelmapu», por el sur, lo que en la documentación colonial se llamaba «el Estado de Arauco».³ Al sur de esta «frontera de arriba», incomunicado por tierra, lejano y postergado, estaba el archipiélago de Chiloé, al mando de un gobernador.⁴ Más al sur de éste, y hasta el confín de América, el territorio patagónico occidental se comportaba como barrera geográfica al esta-

2 Hanisch, 1982.

3 Urbina, X, 2009.

4 Urbina, R, 1983.

LA PROYECCIÓN COLONIAL DE CHILE A LA PATAGONIA INSULAR EN EL SIGLO XVIII



blecimiento colonizador, por ser un vasto espacio formado por fiordos, bahías y millares de islas de bosque cerrado, frías, inhóspitas, con pocos puertos naturales o refugios.

La Patagonia occidental, y sobre todo su sector insular —un mundo de estrechos canales—, es uno de los territorios menos conocidos y de más difícil acceso de Chile. Pocos trabajos historiográficos se han dedicado hasta ahora a esta región, que contiene notables recursos naturales. Destaca, con mucho, *De la Trapananda al Aysén*, de Mateo Martinic.⁵ Por otro lado, en las últimas décadas han comenzado a ser estudiados algunos sitios arqueológicos con cierta sistematicidad, lo que ha abierto muchas posibilidades al conocimiento de las llamadas «poblaciones canoeras» en periodos pre y post hispánicos.⁶ El área de interés de estos arqueólogos y antropólogos, los archipiélagos de las Guaitecas, de los Chonos y de Guayaneco, fue un ámbito de confluencia e interacción de diversas poblaciones de tradición marítima.⁷

La colonización española no pudo extenderse más allá de Chiloé ni tampoco proteger la boca del estrecho de Magallanes, donde la monarquía española no tenía puerto ni fuerte ni presencia alguna. La zona tenía enorme valor estratégico, pues era el paso desde el Atlántico al Océano Pacífico, que se pretendía mantener limpio de los «enemigos de la corona». Estos fueron, primero los holandeses⁸ y luego los franceses e ingleses, pero sobre todo los últimos.⁹ Era la frontera austral del Imperio español y a la gobernación de Chiloé pertenecía la jurisdicción, al menos nominal, de estas tierras y sus desconocidos habitantes.¹⁰ Desde los inicios de la conquista española hubo expediciones marítimas de reconocimiento a la Patagonia Occidental que se enviaron desde el gobierno central del reino, pero sobre todo desde la isla grande de Chiloé. Tenían como fin explorar el territorio y vigilar la posible presencia de extranjeros, maloquear a los chonos en las primeras décadas del siglo XVII para venderlos como esclavos, y más tarde, a comienzos del siglo XVIII, para trasladarlos a Chiloé pensando en su conversión y civilización, y también con el fin de buscar la

5 Martinic, 2005.

6 Álvarez, 2002; Curry, 1991; Gaete y Navarro, 2004; Gaete *et al.*, 2004; Hammerly, 1952; Laming-Emperaire, 1972; Legoupil, Bearez, Lepetz, San Román y Salas (en prensa); Legoupil, 2005; Mena, 1985; Ocampo y Aspillaga, 1984.

7 Trivero, 2005.

8 Vázquez de Acuña, 1992.

9 Stewart, 2000.

10 Vázquez de Acuña, 1993.

oculta, áurea y atractiva Ciudad de los Césares, que se decía estaba en algún lugar de las cordilleras frente a Chiloé, o, decía otra versión, al interior de Valdivia.

Durante el siglo XVI expediciones como las de Juan de Ladrillero, 1557¹¹ y Pedro Sarmiento de Gamboa en 1580¹² tuvieron como objetivo final alcanzar el estrecho de Magallanes y apenas mostraban interés en las islas y tierra firme intermedia y en el corto número de indígenas que divisaban en sus embarcaciones —las *dalcas*—, como las expediciones del siglo XVII —malocas y viajes misionales—, todas de Chiloé, recalaron en la Patagonia insular y contribuyeron al escaso conocimiento geográfico de la zona: Juan García Tao hacia el Estrecho en 1620;¹³ los jesuitas Melchor Venegas y Juan del Pozo a los chonos en 1629;¹⁴ Diego de Vera en 1639;¹⁵ Rodrigo Navarro y el padre Jerónimo de Montemayor, en 1641;¹⁶ Jerónimo Díez de Mendoza, 1674;¹⁷ Bartolomé Díez Gallardo, también en 1674;¹⁸ y Antonio de Veá, en 1675.¹⁹

Estas son expediciones ocasionales, en las que no se construyen fuertes, puestos, ni se instalan colonos, por lo que no constituyen presencia efectiva ni menos permanente, pero son aportes al conocimiento que Chiloé tenía de su territorio jurisdiccional al sur de la península de Taitao, que era muy insuficiente, limitado y confuso. A esto se debe sumar el gran inconveniente que para los viajes presenta una geografía desmembrada, boscosa, lluviosa, de pocos puertos de abrigo y de frecuentes temporales, todo lo cual hacía de ésta una zona muy inhóspita para las embarcaciones y formas de navegación de los españoles de Chiloé.

11 Expedición de Francisco Cortés Hojea, en la que iba Juan de Ladrillero, 1558 y Miguel de Goicueta, 1558.

12 Sarmiento de Gamboa, 1580.

13 Juan García Tao, 1621, Archivo Nacional de Santiago (en adelante AN), Archivo Vidal Gormaz (en adelante AVG), 9, pza. 16, 12.

14 Olivares, 376. Más cercano a los hechos es el otro relato que se tiene de esta expedición misional, y que es la carta Anua de 1629-1630 que publicó el jesuita Alonso de Ovalle, 2003, 555.

15 La única referencia es la del jesuita Diego de Rosales, 1989, I, 105.

16 El capitán Rodrigo Navarro y el jesuita Jerónimo de Montemayor. El relato de este viaje lo hace Diego de Rosales en la Vida del Padre Juan López Ruiz. Valdés, 1991.

17 Se hace referencia a este viaje, sin mencionar quién ni cuándo, en: El virrey del Perú, conde de Castellanos, al rey, 8 de abril de 1675, AN, Fondo Gay-Morla (en adelante GM), 17, pza. 187. Además, no está el relato, pero se menciona su viaje en *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* (en adelante *AHMCh*), XIV, 525 y sgt.

18 Bartolomé Díez Gallardo, 1675. El viaje resumido en Thayer, 1918.

19 Antonio de Veá, 1676.

La flota de Anson y las reacciones chilotas

Sin que existan expediciones españolas registradas luego de la de Antonio de Veá (1675), se fue extinguiendo el escaso conocimiento de la geografía austral. Esta situación sufrió un vuelco desde que el 14 de mayo de 1741 naufragara la fragata de guerra HMS *Wager*, al sur del golfo de Penas, en la zona septentrional del archipiélago Guayaneco, 47° 37' de latitud sur, en la Patagonia Occidental. La fragata, dotada de una tripulación de 160 hombres y que contaba 28 cañones, era parte de una escuadra al mando de George Anson, conformada por seis buques y dos naves de abastecimiento, una de las cuales era la *Wager*, que zarpó de Inglaterra en septiembre de 1740, enviada por la corona británica a asediar las posiciones españolas en el Pacífico Sur. Se trataba de las primeras operaciones de la Guerra del Asiento (1739-1748),²⁰ conflicto que tuvo su origen en las disputas territoriales y las represiones del contrabando inglés en América como consecuencia de las concesiones comerciales que debió otorgar España en el Tratado de Utrecht (1713), que puso fin a la Guerra de la Sucesión Española.²¹

El interés geopolítico inglés era lograr mantener su presencia en el Pacífico americano, específicamente en el sur, tomando puertos y estableciendo alianzas con los indígenas. La flota tenía como primer objetivo atacar la plaza fuerte y presidio de Valdivia, y por eso, ni el estrecho de Magallanes ni la zona de Aysén o Patagonia Insular eran objetivos, sino el reunirse en la isla de Guamblin (o del Socorro) después del cruce del Estrecho, para atacar Valdivia, y luego reponerse nuevamente en la isla de Juan Fernández para asaltar otros puertos.²² Desde antes de que cruzara hacia el Océano Pacífico, la expedición de Anson estaba siendo perseguida por una poderosa escuadra española al mando del almirante José Pizarro. Ambas flotas jamás se encontraron. A comienzos de marzo de 1741 y a la altura del Cabo de Hornos, los barcos de Anson afrontaron enormes temporales y enfermedades. La fragata *Wager*, con diversas averías, encalló en una isla del Golfo de Penas, cuando intentaba alcanzar la

20 AGI, Chile, 433, carta del virrey al presidente de Chile previniéndole la precaución y defensa con que debe estarse en las costas de aquella jurisdicción y demás del Mar del Sur, para impedir que se arrime a ellas con ningún pretexto ni motivo embarcación alguna de cualquiera bandera extranjera. Lima, 13 de diciembre de 1739.

21 Williams, 2002.

22 *Idem*.

isla Guamblin, mientras que otro barco, el pingue *Anna*, debió guarecerse en un surgidero del archipiélago de los Chonos, desde donde continuó su viaje unos meses más tarde. Dos de los buques (*Savern* y *Peral*) no lograron cruzar el Cabo de Hornos y debieron regresar a Brasil, y los otros cuatro (*Centurion*, *Gloucester*, *Trial* y *Anna*) pudieron reunirse en el archipiélago de Juan Fernández, donde arribaron con sus tripulaciones fuertemente diezmadas por el escorbuto, el hambre y el agotamiento. Se repusieron, asestaron algunos ataques en el Pacífico y Anson regresó a Inglaterra con «el mejor botín de todos los océanos».²³

Con la *Wager* encallada en las costas del Guayaneco, sus 130 sobrevivientes se dividieron, desconociendo un grupo mayoritario la autoridad de su capitán, David Cheap. Ochenta tripulantes liderados por el artillero John Bulkeley abandonaron el lugar, retornando a Brasil en octubre de 1741 a través del estrecho de Magallanes en las embarcaciones auxiliares de la fragata. En la isla, el capitán, algunos oficiales y marineros (unas veinte personas), desprovistos de todo, presas del hambre, del frío y casi desvestidos se aventuraron en infructuosos intentos por costear el Golfo de Penas y remontar el Cabo Tres Montes hacia el norte con el objetivo de alcanzar Chiloé, pero se vieron obligados a regresar al lugar del naufragio en febrero de 1742.

Luego de pasar cuatro terribles meses en la isla, finalmente el reducido número de ingleses sobrevivientes consiguió ser conducido en dalcas por un grupo de chonos a través del «desecho» o pasaje del istmo de Ofqui, y sólo cuatro de ellos lograron llegar a Chiloé en un largo y penoso viaje en invierno del año 1742. Luego de una estancia en Chiloé, Santiago y Valparaíso, se les permitió regresar a Inglaterra en diciembre de 1744. Los sobrevivientes dieron a las autoridades de la provincia noticia del naufragio, hasta entonces insospechado, de su localización y de las características de la nave.

Algunos sobrevivientes del naufragio escribieron sus memorias sobre el acontecimiento y su regreso a Europa, que se hizo a través de tres rutas diferentes. La obra más conocida es la de John Byron (1768), publicada veinticinco años después de los acontecimientos narrados.²⁴ De inestimable valor documental, y mucho menos conocida es la obra del guardiamarina Alexander Campbell (1747), quien realizó la misma travesía en dalcas

²³ *Idem*.

²⁴ Byron, 1751.

que Byron.²⁵ Otros relatos publicados sobre la *Wager* son los del artillero John Bulkeley y el carpintero John Cummins (1743),²⁶ el de Isaac Morris (1752),²⁷ y finalmente una narración atribuida a John Young (1751).²⁸

Ante ello hubo reacciones sobre la Patagonia por parte de la corona británica y de la española. Los ingleses supieron que la Patagonia Occidental era un extensísimo territorio de islas sin presencia española, y donde era posible establecer cooperación con los indígenas locales, como lo hizo la tripulación de ambas naves. Para los españoles, la noticia de la presencia de la flota de Anson al sur de Chiloé evidenció la posibilidad de asentamiento británico en el extenso litoral austral del reino de Chile. Puso en crisis el sistema de dominio español «nominal» en la Patagonia, que sin población, sin ciudades y sin presencia militar, era susceptible de ser considerada como *res nullius* y, como tal, expuesta a ser ocupada por otras naciones. Ya en la segunda mitad del siglo anterior se habían despachado las expediciones de Bartolomé Díaz Gallardo (1674-1675) y de Antonio de Vea (1675-1676), con el objetivo de localizar supuestas posiciones extranjeras en el extremo austral. Pero los nuevos acontecimientos realimentaron la sospecha entre las autoridades españolas de la existencia de asentamientos ingleses en la Patagonia Occidental, entre el Golfo de Penas y la zona del Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos. Más aun cuando, luego de la llegada a Chiloé de los sobrevivientes de la *Wager*, llegó a conocimiento de los españoles que Anson, a partir de la estancia del pingüe *Anna* en Inche —se pensaba estaba en una isla, pero en realidad era una bahía en la península de Taitao, es decir, tierra firme—, destacaba las ventajas de disponerlo como surgidero austral para los intereses de Inglaterra.²⁹

Hubo en adelante que lidiar con la hostilidad climática, marítima, geográfica, la dificultad técnica de llegar más al sur del canal que hoy se llama Moraleda, el costo de las expediciones y la casi imposibilidad de mantener allí puesto militar permanente, con la preocupación por la vulnerabilidad del territorio ante la presencia británica. Inglaterra había llegado

25 Campbell, 1747.

26 Bulkeley y Cummins, 1743.

27 Morris, 1752

28 Young, 1751.

29 AGI, Lima, 643, noticia de la bahía descubierta en el archipiélago de Chonos por el pingüe nombrado La Ana de la escuadra del vicealmirante Anson en las costas de la Mar del Sur según se refiere por él en la relación del viaje del mismo vicealmirante. También en AN, Capitanía General (en adelante CG), 385, 179-180.

y permanecido en aquellos parajes, levantado información escrita y cartográfica que no tenía España, y además había entrado en contacto con grupos indígenas hasta entonces desconocidos por Chiloé, como eran los llamados caucahués.

Las operaciones se ejecutaron desde Chiloé. El efecto inmediato fue la proyección presencial hacia el área del naufragio, como una «frontera móvil» al sur de la península de Taitao y golfo de Penas, acciones que se deben explicar e interpretar considerando los intereses, planes y acciones del gobierno central de Chile y del virreinato del Perú, los vigentes y los provocados por las correrías de Anson por el Pacífico Sur y Norte.

a) La estancia de los ingleses de la *Wager* tuvo consecuencias inmediatas en el archipiélago de Guayaneco antes de que la noticia del naufragio se supiera en Chiloé. A través de las fuentes escritas dejadas por dos de los sobrevivientes que llegaron a Chiloé —John Byron y Alexander Campbell—, conducidos por un grupo de chonos, es posible establecer aspectos del contacto cultural entre británicos y dos poblaciones indígenas chonos y caucahués, con las que se interrelacionaron por separado. Los relatos son una particular fuente por ser la visión de ingleses que convivieron con grupos indígenas durante un año, aunque no en forma permanente. Constituyen una fuente de primera mano sobre la vida cotidiana de las «poblaciones canoeras», que no se advierte en los informes de las expediciones españolas, mucho más escuetos en esto, y que iluminan sobre su modo de vida y sobre el contacto entre indígenas y británicos en esos territorios.³⁰ Refiriéndonos a lo primero, se advierten grupos indígenas con amplio dominio de su medio y maneras de interactuar con él, con intervención de su paisaje cultural, conocimiento del bosque y de la orilla (que desmiente esa imagen de pueblos canoeros siempre a bordo de su embarcación), con comunicación e intercambio entre chonos y caucahués. Sobre el contacto con los ingleses, investigaciones arqueológicas recientes han dado cuenta de las consecuencias del naufragio sobre la vida material de las poblaciones afectadas. Ellas han estudiado varios sitios arqueológicos en las islas *Wager* y *Byron* que muestran materiales y restos de la *Wager* reutilizados por indígenas.³¹

30 Carabias, 2009.

31 Carabias, 2008a, 2008b; Carabias, Simonetti y Álvarez, 2008.

b) Cuando los cuatro sobrevivientes de la *Wager* llegaron a Castro, la reacción de la autoridad local fue el inmediato envío de una expedición militar de reconocimiento al lugar del naufragio. El gobernador de Chiloé, Juan Victorino Martínez de Tineo, comisionó al alférez de infantería de Calbuco, Mateo Abraham Evrard, «a Guayaneco y naufragio de la fragata inglesa», para reconocer el lugar y recoger el metal de la embarcación, en especial sus 28 cañones. De su viaje, de 1743, sin que sepamos si fue a principios o a finales de ese año, no ha quedado el diario ni el mapa que dice llevar, sólo referencias de él. Zarpó de Chacao llevando 11 dalcas y 160 hombres con bastimento para seis meses, y cumplió su objetivo trayendo de regreso, a los cuatro meses, cañones y otras piezas menores de metal. En este viaje fueron un oficial de la real Hacienda de Chiloé y el padre jesuita Pedro Flores, para enterarse sobre los futuros «neófitos». La falta de víveres y de fuerzas al regreso, y el convencimiento de que volverían, hizo que dejaran 4 de las 11 dalcas en «la otra parte [parte sur] de un pedazo de tierra distante media legua por donde forzosamente deben pasar para Guayaneco». Así, se evitarían tener que pasarlas «a brazo» por más de media legua de monte.³² Esta información, y que «los peligros hasta la situación del naufragio son infinitos», son todas las referencias que Martínez de Tineo da sobre la ruta seguida y las circunstancias de la travesía. En el sitio, logró recuperar 14 cañones, «los 10 de fierro de a seis de calibre y los 4 de bronce de a 3, unos y otros nuevos», de los 28 que llevaba, además de un anclote, un yunque, más de cien balas de cañón y mil de fusil.³³ Inmediatamente, el gobernador de Chiloé pidió al de Chile repetir la expedición.³⁴

Esto fue ejecutado siete años más tarde, como consecuencia de haberse sabido por la «Noticia» publicada por Anson, de sus pretensiones respecto a la bahía donde había recalado el *Anna*. Esta segunda expedición es la del ayudante Manuel Brizuela, desde marzo a junio de 1750, en que fue comisionado para tomar posesión del sitio de Anna. Partió con dos dalcas y 23 hombres, y remontando el golfo de Penas llegó a la isla Tenquehuén, donde «tomaron en ella posesión quieta y pacíficamente, sin contradicción alguna». Pero por no ofrecer Tenquehuén terreno capaz ni habitable,

³² Martínez de Tineo, gobernador de Chiloé, al presidente Manso de Velasco, Chacao, 9 de marzo de 1744, AN, CG, 701.

³³ *Ibidem*, Juan Victorino Martínez de Tineo al presidente de Chile. Chacao, 1 de abril de 1744.

³⁴ *Ibidem*, Juan Victorino Martínez de Tineo, Chacao, 9 de marzo de 1744.

«fabricaron una casa en la isla inmediata de Caychilu, que está a la vista del puerto donde ancló el pingüe inglés». En la misma peña donde se amarró, «clavaron una cruz grande, embutido en ella un escudo de armas de León y Castilla, que en todos tiempos acreditaré la posesión que en el real nombre de V.M. había tomado». Por la cortedad de los bastimentos, sólo dejó en «la casa» a dos personas para su resguardo: al soldado Pedro Sánchez Navarro y al cacique de la reducción de Abtao, Diego Llayquen.³⁵

Una tercera y última expedición fue nuevamente liderada por Evrard, en octubre de 1750, con tres dalcas y 42 hombres de tropa arreglada, caciques de Calbuco y prácticos chonos,³⁶ que, como los anteriores, surcaron «aquel golfo tan temido, con riesgo de su vidas».³⁷ Tenía como objetivo la construcción de un fuerte, que se hizo de madera, en la isla de Tenquehuén, para proyectarse a los mares australes, el cual levantó con el nombre de San Fernando de Tenquehuén, pero fue desmantelado al año siguiente.

Se trata de una expedición inmediata de reconocimiento y extracción del metal en Guayaneco, y dos de toma de posesión y asentamiento (aunque efímero) en la península de Taitao. En la primera hubo un logro inmediato: se recuperaron cantidades de hierro nunca vistas en Chiloé y generó, como se verá más adelante, la apertura de un tránsito a esa zona con el mismo objetivo. Las dos últimas expediciones responden a la intención de fijar un puesto permanente, atendido desde Chiloé.

En 1763 el gobernador de Chiloé envió una nueva expedición, al mando del ayudante de milicias José Domínguez, para el reconocimiento del puerto donde se había fundado y desmantelado el fuerte de San Fernando. No sabemos si efectivamente se ejecutó,³⁸ pero sí que hubo expediciones hacia el sur por parte de jesuitas, partiendo desde la isla Cailín: estos son los dos viajes del padre José García, en 1766-1767 (casi sin datos) y en 1766, con 6 españoles y 34 indígenas, hasta el sitio del naufragio y más al sur,³⁹ al igual que el del padre Juan Vicuña, en 1767-1768.⁴⁰ En ese mismo verano, la expedición del teniente de infantería Pedro Mansilla y el piloto

35 AGI, Chile, 433, y *Diario* publicado por Medina, 1916; el presidente de Chile, Domingo Ortíz de Rozas, 24 de diciembre de 1750.

36 AGI, Lima, 643, el virrey envía al Consejo el diario de la expedición de Brizuela, Lima, 20 de diciembre de 1750.

37 AN, Fondo Varios (en adelante FV), 141, 214, Abraham de Silva y Molina.

38 AN, CG, 170, 128-133, no hay noticias de este viaje, sólo las instrucciones.

39 García, 1767.

40 AGI, Indiferente General (en adelante IG), 412, sólo referida en: Reconocimiento de costas e islas Guaitecas y Guayaneco por don Pedro Mansilla.

Cosme Ugarte, fue enviada a la zona a causa de las noticias de la presencia inglesa en el sur, y la sospecha de haber ocupado las islas Malvinas.⁴¹ La misma motivación se tuvo para el envío de la expedición de José de Sotomayor y el piloto Francisco Machado, en 1768-1769, con orden de explorar hasta el cabo de Hornos,⁴² y al año siguiente, 1770, José Ríos fue enviado para averiguar sobre si verdaderamente había un establecimiento inglés en el puerto del pingüe *Anna*.⁴³ La siguiente expedición se realizó en 1778, pero con un fin misional, a cargo de los franciscanos fray Benito Marín y fray Julián Real, más al sur de Guayaneco, en busca de indígenas para trasladarlos a Chiloé.⁴⁴ Esta expedición fue seguida por la de su correligionario fray Francisco Menéndez, que también llegó más al sur de Guayaneco. Este mismo religioso, en el verano de 1779-1780, hizo otro viaje acompañado por fray Ignacio Vargas.⁴⁵ La documentación muestra que la siguiente expedición a los mares australes de la que se tenga noticia fue en 1792, realizada por el capitán Nicolás Lobato y Cuenca, junto con el alférez de navío Francisco Clemente y Miró. El virrey del Perú encomendó a Lobato que navegase hacia Chiloé para reconocer la costa de los Chonos, en particular el puerto del pingüe *Anna*, es decir, «por fuera», sin avanzar más al sur ni adentrarse por el golfo de Penas, Guayaneco y canal Messier, y lo mismo ejecutó el piloto José de Moraleda y Montero, en 1792-1793.⁴⁶ Con ello, se acaban las exploraciones coloniales que buscaban prevenirse o imponerse de los establecimientos ingleses.

La correspondencia, instrucciones e informes de estos viajes son un material documental interesante —no estudiado por la historiografía sino en casos puntuales (Moraleda, por ejemplo),⁴⁷ pero no como un todo,⁴⁸ porque no sólo puede verse la manera en que se va conformando y modifican-

41 *Idem*.

42 *Ibidem*, Carlos de Beranger a Guill y Gonzaga, Chacao, 1 de octubre de 1768; Machado, 1889.

43 Correspondencia e instrucciones en AGI, Chile, 435. El *Diario* de Ríos en AGI, Lima, 1035. También Navarro, M. Carmen, 1999.

44 AN, AVG, 7, pza 8.ª, 389-420, fray Benito Marín y fray Julián Real. Expedición de estos misioneros del colegio de Ocopa a los archipiélagos de Guaitecas y Guayaneco en solicitud de los indios gentiles, 1778-1779.

45 *Ibidem*, 421-427, expedición hecha a los archipiélagos de Guaitecas y Guayaneco por los religiosos misioneros fray Francisco Menéndez y fray Ignacio Vargas, en solicitud de la reducción de gentiles a fines del año 1779 y principios del de 1780, según consta de la carta escrita al padre fray Julián Real por el citado fray Francisco Menéndez, que es como sigue.

46 Moraleda, 1888.

47 Sagredo, 2008; Sagredo, 2010.

48 Con la excepción del libro de Walter Hanisch, 1982

do una política del virreinato, de Santiago y de Chiloé frente a sus costas del sur, sino que también forma un *corpus* interesante para estudiar cómo se organizaban las expediciones, qué tipo de personas las componían, qué bastimentos se cargaban y cómo se disponían las embarcaciones, entre otros aspectos, para constatar las formas locales de navegar y la cultura material e ideacional asociada a ella—. Eran necesarios, por ejemplo, pilotos y remeros chonos, así como indias buzas para sumergirse.⁴⁹ Además de estos intermediarios culturales, las «formas chonas», como las dalcas, se repiten en los viajes de proyección desde Chiloé al sur (archipiélagos Chonos, Guaitecas y Guayaneco), porque es la modalidad natural desde las primeras expediciones jesuitas y militares más al sur del golfo de Corcovado, desde inicios del siglo XVII, y que se proyecta hasta el XIX.⁵⁰

Por otro lado, es interesante ver en los sintéticos relatos de expediciones militares y misionales cómo se va conformando una imagen de un área hasta entonces desconocida, porque era transitada «por fuera», o mar exterior, desde y hacia el estrecho,⁵¹ como por ejemplo el glaciar de San Rafael y su laguna homónima, el golfo de Penas, Guayaneco, las desembocaduras de ríos, o la cordillera de los Andes en esas latitudes.

c) El efímero fuerte San Fernando de Tenquehuén: en 1749 el rey mandó la construcción de un fuerte en la península de Taitao, de cara al mar exterior, en el mismo lugar donde había fondeado durante varios meses en 1741 el pingüe *Anna*. Las razones son la indefensión manifiesta de estas costas y el que el propio Anson había hecho público en Inglaterra un informe donde fundamentaba «tener derecho a ese puerto e isla por haberlo hallado despoblado, y ocupado la tripulación»,⁵² (despoblado de españoles, quiere decir, porque había habitantes indígenas), y la conveniencia de establecer un puerto inglés en aquella bahía, considerando su ubicación y la colaboración que había recibido por parte de los indígenas. Había, además, adjuntado un mapa de dicha bahía, conocido en España.⁵³ Pero el detonante de la reacción fue que se supo que en Inglaterra se estaba preparando una fragata de 14 cañones, «aunque capaz de montar muchos mas» para tomar

49 Urbina, X., 2010a

50 Urbina, X., 2010b

51 Martinić, 2005, 59-69.

52 AGI, Chile, 240, informe del gobernador de Chiloé, Santa María, inserto en un parecer de la Contaduría Mayor, Madrid, 28 de febrero de 1767.

53 AGI, Chile, 433.

posesión de alguna o algunas de las islas del archipiélago de los chonos, particularmente la de Inche.⁵⁴

Desde Lima, el virrey conde de Superunda, ordenó la construcción de dicho fuerte, en el paraje nombrado Tenquegüén, Tenquelén o puerto de Inche. Es importante destacar que las instrucciones y demás documentación que se expide determinan la fortificación no sólo de Tenquehuén, sino también de la isla de Juan Fernández, 650 kms. al oeste de la costa de Chile central, lugar habitual de recalada de refresco de barcos ingleses. Las instrucciones muestran un proyecto defensivo en conjunto y se habla de «las dos poblaciones» que fundará y atenderá la fragata *La Esperanza*. Los autos de «la población» de la isla de Inche están fechados en Chacao, a 17 de marzo de 1750, firmados por el gobernador de Chiloé, Antonio Narciso de Santa María,⁵⁵ e incluyen tres mapas,⁵⁶ lo que corresponde a la expedición de Brizuela, y a la segunda de Evrard. Se hizo población de doce personas, entre tropa arreglada e indios chonos, y un fuerte de madera (no ha sido buscado por la arqueología, pero de hallarse, los restos de la «población» podrían dar cuenta, como con la *Wager*, de formas de interacción hispano-chonos). Finalmente, dieciocho meses más tarde se dismanteló, por decisión del virrey, atendiendo el parecer del propio gobernador de Chiloé, de que no era posible mantener a esa corta población desde Chiloé regularmente, ya que la tierra no permitía subsistencia, pero sobre todo, porque el fuerte era sólo un punto en la inmensidad de la Patagonia Insular.

d) La noticia en Chiloé de que la *Wager* llevaba a bordo 28 cañones de hierro y de bronce, y que iba bastimentada con pertrechos de guerra —era la nave de abastecimiento de la flota—, generó otra situación de interés sobre el sitio del naufragio. Un valioso documento de 104 hojas, del Archivo Arzobispal de Santiago, da cuenta de que, dada la carencia de metal en Chiloé, particulares del archipiélago organizaron expediciones hacia Guayaneco para recuperar y vender el metal en la isla, aun cuando de derecho, el barco y sus elementos, por estar en territorio español, habían pasado a ser propiedad de esta corona. Para este arriesgado viaje en busca del metal los españoles de Chiloé se valieron de caciques o grupos de chonos o de caucahués, que iban a bordo de sus dalcas y en compañía de sus

⁵⁴ *Ibidem*, documento sin fecha ni firma. Probablemente del presidente de Chile al gobernador de Chiloé.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ AGI, Mapas y Planos, Perú-Chile, 34, 34 bis y 34 ter.

mujeres, que eran las que se sumergían y hacían de buzas. A ellos se les gratificaba por cada trozo de hierro recuperado. Estas dalcas chonas repitieron la misma ruta que habían seguido los ingleses guiados por chonos, esto es, cruzando a pie y con las dalcas desmontadas, el istmo de Ofqui para salir al golfo de Penas y Guayaneco.

El expediente judicial —nunca terminado— que referimos se formó cuando el gobernador de Chiloé, Antonio Narciso de Santa María, acusó a los jesuitas que mantenían las misiones de Chiloé de haber hecho uso de riquezas pertenecientes a la corona. Habían enviado en repetidas ocasiones grupos de chonos a rescatar metal de la *Wager*, a pesar de haber sido expresamente prohibido por bando del gobernador anterior de Chiloé, Juan Victorino Martínez de Tineo, en mayo de 1743. Así se da información de tempranos viajes al naufragio, probablemente durante el verano de 1742-1743.⁵⁷ La riqueza del expediente está en varios asuntos interrelacionados: en la valoración que en la aislada y postergada provincia de Chiloé se da al escasísimo hierro; al valor que le otorgan los chonos, que es distinto de los caucahués; a la movilidad que se evidencia que siguen manteniendo chonos y caucahués hacia los archipiélagos del sur, su espacio vital, a pesar de haber sido trasladados y asentados en una isla, en la misión de San Felipe de Guar en 1717 y a Chaulinec (indígenas caucahués), en 1743; a la manera de organizarse expediciones hacia el sur, en dalcas «modernas» o chilotas (ya no genuinamente chonas), donde comparecen particulares dueños de dalcas, personas que envían y organizan las expediciones, inversionistas, caciques chonos, remeros, pilotos y buzas; en la cotidianeidad que parece evidenciarse en los viajes de Chiloé hacia el sur, que pueden dar cuenta de expediciones menores no oficiales y no registradas que contribuyeron a ampliar el conocimiento de la zona; a las relaciones entre el poder político-militar y los jesuitas del colegio de Castro; a la preponderante influencia y manejo que ejercían los misioneros jesuitas en las poblaciones indígenas del archipiélago.

e) Otra consecuencia del naufragio fue el inmediato interés de los jesuitas del colegio de Castro por llegar a Guayaneco para encontrar a los «nuevos» indígenas, que los sobrevivientes del naufragio que llegaron a Chiloé dijeron haber conocido cuando unos grupos los visitaron en el cam-

⁵⁷ Archivo Arzobispal de Santiago, sin clasificación. También, documentación del Archivo Nacional de Santiago, Capitanía General, la cuenta de la compra/venta de objetos de hierro en Chiloé (con desglose), y el valor en pesos asignado a ellos.

pamento donde se refugiaban frente al naufragio. Los británicos los reconocieron como no chonos (a los chonos los conocieron después), y los españoles de Chiloé los denominaron caucahués, según noticias que de estos «no chonos» había dado un siglo antes la expedición de García Tao y a los que entonces se había denominado «cau cau», voz mapuche que quiere decir gaviota, por la semejanza de los sonidos que hacían.⁵⁸ Estos indígenas también navegantes podían reconocerse (aunque no limitados a) al otro lado del istmo de Ofqui, más al sur de los chonos, sobre los que no se tenía conocimiento alguno, porque se había perdido la memoria de los antiguos contactos con algunos grupos australes. Se enviaron expediciones misionales, con la autorización del gobernador de la provincia, para conocer y «atraer» a estos indígenas que parecían ser la puerta de entrada a otros grupos de indígenas canoeros aún más australes. La visita y el traslado era la modalidad misional en las fronteras.⁵⁹ Dadas las condiciones geográficas y climáticas, y con el precedente de la misión de Chonos fundada en la isla de San Felipe de Guar, en 1717, desde un inicio se decidió trasladarlos a Chiloé. Circunstancias y motivaciones del envío de misioneros están contenidas en la documentación y en el *diario* del segundo viaje del padre José García (1765 y 1766, pues del primero no hay diario)⁶⁰ y el del padre Juan Vicuña, en 1767.⁶¹ ¿Es el litigio entre los jesuitas y el gobernador de Chiloé lo que atrasó la misión jesuita a Guayaneco para buscar indígenas de los que se tenía noticia desde 1742? En Cailín eran atendidos por el padre Francisco Javier Esquivel, estante en Queilen, quien —dicen los informes— «trabajó no poco en poblarlos, catequizarlos...». Se desconoce su número, pero sólo podríamos suponer un par de decenas de caucahués, como mucho. A estos se les agregaron trece indígenas «de la nación taijataf y calenche» que en 1760 fueron a buscar los misioneros acompañados de caucahués.⁶² Ese corto número se consideraba un tesoro misional y un incentivo para proseguir los traslados voluntarios. Finalmente, con pocos caucahués trasladados, y por una real cédula de 1767, se fundó formalmente y con sínodo una misión en la isla de Cailín, en el archipiélago de Chiloé, «con la mira de hacer algunas entradas en la

58 Quiroz y Olivares, 29.

59 Casanueva, 1982; Moreno, 2008.

60 García, 1766-1767.

61 AGI, IG, 412, reconocimiento de costas e islas Guaitecas y Guayaneco por don Pedro Mansilla.

62 AGI, Chile, 304, informe del padre Juan Nepomuceno Walter, procurador de la Compañía de Jesús. Santiago, 9 de enero de 1764.

tierra firme que va para el Estrecho» a la que se asignó, además, 100 pesos anuales por cada «entrada».⁶³

El naufragio de la *Wager* hizo que en Chiloé se supiera —en realidad, se recordara— cómo se prolongaban los archipiélagos desde Chiloé al sur, es decir, que si se avanzaba de norte a sur por los canales que separaban la tierra firme de los archipiélagos del mar interior, había «infinitud» de islas. Los españoles de Chiloé habían hecho varias y significativas exploraciones en el siglo XVII más allá del archipiélago de los chonos, tomando la ruta del canal que luego se llamó Moraleda. En ese siglo conocieron que hacia el sur el canal tenía un fin, estaba interrumpido por tierra, y que luego de ella continuaba el canal y la conexión hacia el extremo austral. Esa era la península de Taitao, que comunicaba con tierra firme a través del istmo de Ofqui.⁶⁴ Y habían aprendido, en el siglo XVII y teniendo a los chonos como guías, a traspasarlo descosiendo las dalcas, transportando las tablas sobre los hombros y volviéndolas a coser y calafatear al otro lado, el que mira al golfo de Penas, para luego continuar viaje hacia el sur.⁶⁵ Así lo hizo Juan García Tao en 1620 y otros marinos que realizaron viajes, de los que se conserva el relato o la referencia, en 1641, 1674, 1675. Pero desde ese último viaje, el de Antonio de Veá en 1675-1676, Chiloé no hizo otro hacia el sur y se perdió en la memoria la existencia del istmo, del archipiélago de Guayaneco y del canal Messier. La ruta de Ofqui y la proyección hacia Guayaneco se consideró como novedad o descubrimiento desde el reconocimiento de Evrard, en 1743, y comenzó a ser reutilizada desde el naufragio, haciéndose a través de ella los reconocimientos de Evrard y los demás, que incluyeron a los jesuitas y luego a los franciscanos. Al parecer, después del viaje misional de los padres franciscanos dirigidos por Menéndez y Vargas, en 1779, no hubo más expediciones por esta ruta, hasta que fue explorada nuevamente por Fitz-Roy en 1829, aunque sin éxito, y sin éxito también el viaje del capitán Hudson, de la marina chilena. Sólo Hans Steffen pudo conseguirlo en 1898. Significaba, y significa, esta navegación, la posibilidad de acceder a los archipiélagos australes por un canal del mar interior, sin tener que salir al Pacífico abierto. Es importante destacar que el estudio de esta ruta, antes y después del naufragio, simplicaba abordar el modo indígena de vivir en esa geografía, el conocimiento del mar, de la orilla y del bosque, y la nece-

63 AGI, Chile, 467, Contaduría al rey, Madrid, 28 de febrero de 1767.

64 Urbina, X., art. enviado.

65 Urbina, X., 2010^a.

sidad de la armada española, británica y chilena de valerse de chonos como pilotos y guías para la navegación en aquel territorio.

A comienzos del siglo XX, Ofqui volvió a cobrar vigencia cuando el gobierno chileno evaluaba la posibilidad de hacer un canal por el istmo para comunicar internamente la recién nacida región de Aysén, pero el proyecto no se ejecutó por falta de presupuesto y de interés.

La fundación del pueblo de indios de San Carlos de Chonchi en 1764,⁶⁶ tiene relación con el naufragio de la *Wager* y el intento de proyectar Chiloé a Magallanes. Los autos de fundación⁶⁷ dan cuenta de que en la mente de la autoridad política, y también religiosa (el procurador de los jesuitas en Chile), estaba el proyectarse a través del pueblo de Chonchi —al sur de Castro, que se fundaba uniendo a cuatro pueblos de indios— y de la isla-misión de Cailín, atendida desde Castro, frente a la costa de los Payos, extremo suroriental de la isla grande, hacia la Patagonia, para imponerse de la presencia eventual inglesa; buscar a los supuestos Césares ocultos, y de evangelizar a las «innumerables gentes» que vivían en los archipiélagos y tierra firme hacia el Estrecho. Estas fundaciones iban de la mano, y se conectaban, con la de San Carlos de Ancud, como villa de españoles, en 1768,⁶⁸ para dirigir la defensa y ofensa desde Chiloé frente al enemigo externo, así como el plan de refundar la antigua misión jesuita trasandina de Nahuelhuapi, como puerta de entrada a la Patagonia por la vía de las pampas.⁶⁹

Conclusiones

En la geopolítica del sur de Chile Colonial, desde mediados del siglo XVIII, comparecen las intenciones de integrar efectivamente el territorio patagónico insular y continental hasta el estrecho de Magallanes, y, al mismo tiempo, de protegerlo de las amenazas de ocupación extranjeras, especialmente inglesas. La documentación muestra que el interés por proyectarse desde Chiloé al sur es parte de una intención más amplia del reino, de una política de integración territorial austral de articular a Chile desde Santiago hasta el estrecho de Magallanes, entendiendo que hay tramos distintos. Existe sintonía entre el interés por la proyección «camino al

66 Urbina, R., 1998.

67 AGI, Chile, 467 y 220

68 Urbina, R., 1998.

69 Urbina, X., 2008.

Estrecho» y la política de fundación de villas del siglo XVIII en Chile;⁷⁰ de construcción de caminos para la vertebración del reino (Santiago-Concepción, Concepción-Valdivia, Castro-Ancud, Castro-Nahuelhuapi,⁷¹ Chiloé-Valdivia⁷²); y de avance español sobre la frontera mapuche en base a la fundación de pueblos de indios en la Araucanía, proyecto del presidente Guill y Gonzaga en la década de 1760, que aunque comenzó a ejecutarse con el acuerdo de los caciques, fracasó.⁷³

La política de integración territorial; los intereses británicos en el Pacífico sur antes y después del paso de la flota de Anson; la interacción hispano-indígena y anglo-indígena en el área de Guayaneco y península de Taitao; la reacción militar desde Chiloé frente a la seguridad de sus mares con el envío de aisladas expediciones de reconocimiento y la construcción de un fuerte en Taitao y su pronto desmantelamiento; los asuntos derivados del rescate del hierro de la *Wager*; las expediciones misionales jesuitas a los cauchahúes; la apertura de una ruta anfibia hacia el Estrecho; y, finalmente, el plan general de la Patagonia que contemplaba la fundación de Chonchi, Queilen, Cailín, Ancud y Nahuelhuapi, son consecuencias directas del naufragio, que significaron un cambio en el comportamiento de Chile sobre su territorio jurisdiccional, y la conformación del área al sur del golfo de Penas como frontera móvil u horizonte expansivo de Chiloé, al incorporar el área Guaitecas-Chonos-Taitao-Guayaneco como hito geográfico intermedio del objetivo final que era asegurar el estrecho de Magallanes, que se consigue sólo en 1843 con la fundación del fuerte Bulnes, expedición colonizadora que también partió desde Chiloé.

El estudio de los espacios (físicos y culturales) de interacción entre grupos diferentes, o lugares débilmente poblados que comienzan a ser ocupados por una nación o grupo que se siente superior al preexistente, ofrece una mirada global a aquel territorio y a sus relaciones con sus entornos, porque en los espacios por ocupar se re-crean las formas propias. Las fronteras son lugares de contactos o comunicaciones esporádicas con el «otro», bordes en los que se ensayan formas de asentamiento que son muy distintas a las de los lugares centrales.

Recibido el 18 de octubre de 2010
Aceptado el 9 de septiembre de 2011

70 Lorenzo, 1983.

71 Urbina, X., 2008.

72 Urbina, X., 2006.

73 AGI, Chile, 137 y 138.

Bibliografía

- Álvarez, Ricardo: «Reflexiones en torno a las identidades de las poblaciones canoeras situadas entre los 44° y 48° de latitud Sur, denominadas «Chonos», *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, 30, Punta Arenas, 2002, 79-86.
- Bulkeley, John y Cummins, John: *A voyage to the south-seas, by his Majesty's ship Wager*, London, publ. anon., 1743.
- Byron, John: *The narrative of the Honourable John Byron (comodore in a late expedition round the world) containing and account of the great distresses suffered by himself and his companions on the coast of Patagonia, from the year 1740 till their arrival in England, 1746.*
- Byron, *An account of a voyage round the world in the years MDCCLXIV, MDCCLXV and MDCCLXVI by the honourable commodore Byron in his majesty's ship the Dolphin*. Affecting narrative of the unfortunate voyage and catastrophe of His Majesty's ship Wager, London, 1751.
- Campbell, Alexander: *The sequel to Bulkeley and Cummins's voyage to the south-seas: or the adventures to the capt. Cheap, the hon. Mr. Byron, Lieut Hamilton, Alexander Campbell and others, late of his majesty's ship the Wager, wich was wreck'd on a desolate island in Lat. 47 S, Long. 81, 40 W in the South-Seas, anno 1741*, London, 1747.
- Carabias, Diego: «The HMS Wager Research Project: An Integrative Approach to Cultural Contact Studies in XVIIIth-Century Western Patagonia, Southern Chile». Ponencia presentada en el *IKUWA 3: Beyond Boundaries. Tercer Congreso Internacional de Arqueología Subacuática*, London, University College, 7-14 July 2008.
- Carabias, «Enfoques metodológicos integradores en arqueología marítima: contribuciones a la comprensión del Paisaje Cultural Marítimo de la Patagonia Occidental en el siglo XVIII a partir del estudio de la fragata Wager». Ponencia presentada en el *V Congreso de Arqueología en Colombia. Patrimonio, Paisaje y Sociedad*, Medellín, Universidad de Antioquia, 19-22 de noviembre de 2008a.
- Carabias, *Encuentro de dos mundos. Naufragio del H.M.S. Wager en la Patagonia. Arqueología Histórica en el Golfo de Penas: investigación de los restos de la fragata Wager (1741), Archipiélago Guayaneco, XI región de Aysén*, Santiago, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, 2009.
- Carabias; Simonetti, Renato y Álvarez, Ricardo: «Arqueología histórica en el golfo de Penas: Resultados preliminares de la investigación sobre los restos de la fragata Wager (1741) en el Archipiélago Guayaneco, comuna de Tortel, XI región de Aysén. Ponencia presentada en el *IV Seminario Un Encuentro con*

- Nuestra Historia. Historia, Identidad y Patrimonio en Aysén y Patagonia*, Coyhaique, 21-22 de noviembre de 2008.
- Casanueva, Fernando: «La evangelización periférica en el Reino de Chile», en *Nueva Historia*, 2, 5, Londres, 1982, 5-30.
- Curry, P.: «Distribución de sitios e implicaciones para la movilidad de los canoeros en el Canal Messier», *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Sociales, 20, Punta Arenas, 1991, 145-154.
- Gaete, Nelson y Navarro, Ximena: «Estrategias de vida de canoeros cazadores pescadores recolectores del Seno de Reloncaví. Entre el bosque siempreverde y el mar interior. Región de Los Lagos, Chile», en *Contra Viento y marea. Arqueología de Patagonia*, Buenos Aires, Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano, 2004, 217-235.
- Gaete; Navarro; Constantinescu, F.; Mera, C.; Selles, D.; Solari, M.E.; Vargas, M. L.; Oliva, D. y Durán, L.: «Una mirada al modo de vida canoero del mar interior desde Piedra Azul», *Chungará*, 36, Arica, 2004, supl., 333-346.
- Gallardo, Bartolomé: «Relación del sargento mayor don Bartolomé Gallardo hecha en Lima de orden de V. E. sobre el viaje que hizo en reconocimiento a las poblaciones de los ingleses con todo lo sucedido en él y paraje donde llegó», 1675, *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, XI, Santiago, Imprenta Nacional, 1886.
- García, José S.J.: «Diario de la navegación hecho por el padre José García de la Compañía de Jesús, desde su misión de Cailín, en Chiloé, hacia el sur, en los años 1766-1767», *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, XIV, Santiago, Imprenta Nacional, Santiago, 1889.
- Goicueta, Miguel de: «Viaje del Capitán Juan Ladrillero (1557-1558) al descubrimiento del Estrecho de Magallanes», *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, V, Valparaíso, 1879, 482-520.
- Hammerly, Daniel: «Los pueblos canoeros de Fuegopatagonia y los límites del hábitat Alakaluf», en *Runa*, 1-2, Buenos Aires, 1952, 135-169.
- Hanisch, Walter: *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*, Santiago de Chile, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas de Santiago, 1982.
- Ladrillero, Juan de: «Relación del viaje al Estrecho de Magallanes, escrita por Juan Ladrillero», *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, VI, Valparaíso, 1880, 453-525.
- Laming-Empeaire, Annette: «Los sitios arqueológicos de los archipiélagos de Patagonia Occidental», *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas 3, Buenos Aires, 1972, 87-95.
- Legoupil, Dominique: «Recolectores de moluscos tempranos en el Sureste de la Isla de Chiloé: una primera mirada», *Magallania*, 33,1, Punta Arenas, 2005, 51-61.

- Legoupil; Bearez, P.; Lepetz, S.; San Román, M. y Salas, K.: «De la pesca a la caza: evolución económica de un campamento en medio de los archipiélagos de Patagonia». *Paper* presentado en las VI Jornadas de Arqueología de Patagonia, Punta Arenas, 24-28 de octubre de 2005, en prensa.
- Lorenzo, Santiago: *Origen de las ciudades chilenas: las fundaciones del siglo XVIII*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1983.
- Machado, Francisco: «Viajes del piloto Francisco Machado a los archipiélagos occidentales de la Patagonia, 1768», *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, XIV, Santiago, Imprenta Nacional, 1889.
- Medina, José Toribio: «Primer viaje de exploración a la isla de Tenqueguen, Diario y derrotero de don Manuel Brizuela», *Revista Chilena de Historia y Geografía*, XIX, Santiago, 1916.
- Moraleda, José: *Exploraciones Jeográficas e Hidrográficas de José de Moraleda y Montero precedidas*, Santiago, Imprenta Nacional, 1888.
- Morris, Isaac: *The narrative of the dangers and distresses wich befell Isaac Morris and seven more of the crew belonging to the Wager store ship, wich attended commodore Anson in this voyage to the South Sea*. Dublin, printed for F. and A. Ewing, 1752.
- Olivares, Miguel de, S.J.: *Historia de la Compañía de Jesús en Chile (1596-1736)*, en Medina, José Toribio: *Colección de Historiadores de Chile y documentos relativos a la Historia Nacional*, VII. Santiago, Imprenta Andrés Bello, 1874.
- Ovalle, Alonso de: *Histórica relación del reino de Chile*, Santiago, Pehuén Editores, 2003.
- Quiroz, Daniel y Olivares, Juan: «Nómadas canoeros de la Patagonia septentrional Insular: el mundo de don Pedro del Agua», en Silva, Medina y Téllez (editores): *Encuentro de etnohistoriadores*, Serie Nuevo Mundo. Cinco Siglos, Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile, Santiago, 1988.
- Rivas, P., Ocampo, C. y Aspillaga, E.: «Poblamiento temprano de los canales patagónicos: el núcleo ecotonal septentrional», *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, 27, Punta Arenas, 1999, 221-230.
- Rosales, Diego de: *Historia General del Reino de Chile, Flandes Indiano*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1989.
- Sagredo, Rafael: «Navegación científica en el Mar del Sur. El piloto Moraleda (1772-1810)», *Revista de Historia Iberoamericana* [en línea] 2008, 1. Disponible en http://revistahistoria.universia.cl/pdfs_revistas/articulo_89_1250114582587.pdf
- Sagredo, «Navegando entre ríos de nieve. El piloto Moraleda en la costa Patagónica», *Revista eletrônica Documento/Monumento* [recurso eletrônico], - 3, 1 (Dez/2010) – Cuiabá, Universidade Federal de Mato Grosso, Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional, 2010.

- Sarmiento de Gamboa, Pedro: *Viaje al estrecho de Magallanes*, Madrid, Imprenta Real de La Gazeta, 1768.
- Stewart, H.: *Del Mar del Norte al Mar del Sur: navegantes británicos y holandeses en el Pacífico Suroriental 1570-1807*, Valparaíso, Editorial Puntángelos, Universidad de Playa Ancha, 2000.
- Thayer, Tomás: «Cuestiones de geografía austral de Chile», *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 29, XXV, Santiago, 1918.
- Trivero, Alberto: «Los primeros pobladores de Chiloé. Génesis del horizonte mapuche», Working papers series, 25, Ñuke Mapuförlaget, 2005, <http://www.mapuche.info/mapuint/Trivero050900.pdf>
- Urbina, Rodolfo: *La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo XVIII*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1983.
- Urbina, R.: *Gobierno y sociedad en Chiloé Colonial*, Valparaíso, Ediciones de la Universidad de Playa Ancha, 1998.
- Urbina, Ximena: «La frontera 'de arriba' chilena y el camino de Chiloé a Valdivia, 1786-1788», *Temas Americanistas*, 18, Sevilla, 2006, 30-40.
- Urbina: «La frustrada misión estratégica de Nahuelhuapi, un punto en la inmensidad de la Patagonia», *Magallania*, 36, 1, Punta Arenas, 2008, 5-30. <http://www.scielo.cl/pdf/magallania/v36n1/art01.pdf>
- Urbina: *La frontera de arriba en Chile Colonial. Interacción hispano-indígena en el territorio entre Valdivia y Chiloé e imaginario de sus bordes geográficos, 1600-1800*, Valparaíso, Centro de Estudios Diego Barros Arana, de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, y Ediciones Universitarias de Valparaíso, de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2009.
- Urbina: «El protagonismo de la dalca en las navegaciones australes coloniales», *Actas de las V Jornadas de Historia Naval y Marítima de Chile*, Valparaíso, 2010a.
- Urbina: «La navegación en dalcas en Chiloé y archipiélago de los Chonos, siglos XVI al XIX», en Chapanoff, Miguel (ed.): *Rutas de agua, fronteras de tierra. Tradiciones culturales de navegación prehispánica en el archipiélago de Chiloé*, en prensa.
- Urbina: «La navegación por los canales australes en la Patagonia Occidental Insular en los siglos coloniales: la ruta del istmo de Ofqui», artículo aceptado, *Magallania*, 39, 1.
- Valdés, Gustavo (introducción, traducción y notas): *Seis misioneros en la frontera mapuche (Del Libro IV de la Conquista Espiritual del Reino de Chile, Volumen I, de Diego de Rosales)*, Temuco, Centro Ecuménico Diego de Medellín, Ediciones de la Universidad de la Frontera, 1991.
- Vázquez de Acuña, Isidoro: *Las incursiones corsarias holandesas en Chiloé*, Santiago, Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, Universidad de Santiago, 1992.

- Vázquez de Acuña, «La jurisdicción de Chiloé (siglos XVI al XX). Su extensión, exploración y dominio», *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 60, Santiago, 1993.
- Vea, Antonio de: «Relación diaria del viaje que se ha hecho a las costas del estrecho de Magallanes con recelo de enemigos de Europa por don Antonio de Veá», 1676, *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, XI, Santiago, 1886.
- Williams, Glyn: *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*, Madrid, Turner Publicaciones, 2002.
- Young, John: *An affecting narrative of the unfortunate voyage and catastrophe of his majesty's ship Wager; one of commodore Anson's squadron in the South Seas expedition*, London, Printed for John Narwood, 1751.