

MAURICIO ONETTO PAVEZ*

GEOPOLÍTICA AMERICANA A ESCALA GLOBAL.
EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y SU CONDICIÓN DE “PASAJE-MUNDO”
EN EL SIGLO XVI¹

RESUMEN

El artículo analiza las tipificaciones que se le dieron al estrecho de Magallanes dentro del proceso de configuración político-territorial de América durante el siglo XVI, y de las dinámicas globales que fueron a la par de este proceso. El texto se divide en tres partes. En la primera se hace una lectura teórica sobre las problemáticas historiográficas y las temporalidades en las que se inscribe el descubrimiento del Estrecho, que permiten que sea definido en el estudio como un *pasaje-mundo*. En la segunda se examinan los hechos, actores y las territorialidades que lo consolidaron como una referencia geopolítica entre 1520-1560. Y, por último, en la tercera se estudian las variaciones que tuvo su importancia estratégica durante 1560-1580, variaciones que develan las formas sobre cómo fue concebido para delinear, sincronizar y especular sobre una serie de problemáticas continentales que afectaban al mismo tiempo espacios locales y globales.

Palabras claves: América, siglo XVI, estrecho de Magallanes, geopolítica, pasaje-mundo, historia global, escalas.

ABSTRACT

The article analyzes the classifications assigned to the Strait of Magellan in the political-territorial configuration of the New World during the sixteenth century and related global dynamics happening at the time. The text is divided into three parts. The first is a theoretical reading of the historiographic problems and the temporalities surrounding the discovery of the Strait, which led to its identification as a “world-passage.” The second examines the facts, actors and territorialities that consolidated it as a geopolitical reference point between 1520 and 1560. And, finally, the third studies the variations in its strategic importance in the period between 1560-1580, variations that reveal its role in delineating, synchronizing and speculating on a series of continental issues that affected simultaneously local and global spaces.

* Doctor en Histoire et Civilisations, École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS, Paris). Académico de la Universidad Autónoma de Chile e investigador asociado del Núcleo de Estudios Interculturales e Interétnicos, Universidad Católica de Temuco. Correo electrónico: maonetto@gmail.com

¹ Esta investigación fue parte del proyecto ANID-Fondecyt Iniciación n.º 11150474, y también contó con el financiamiento del fondo de Investigación DIUA 152-2019, de la Vicerrectoría de Investigación y Postgrado de la Universidad Autónoma de Chile.

Keywords: Spanish America, sixteenth century, Strait of Magellan, geopolitical, world-passage, global history, scales.

Recibido: Octubre 2019.

Aceptado: Marzo 2020.

EL ESTRECHO DE MAGALLANES,
UN “PASAJE-MUNDO”

El “descubrimiento” del estrecho de Magallanes, a fines de 1520, fue el primer paso para que la totalidad de las rutas marítimas se conectaran. Gracias a este descubrimiento se realizó lo que se conoce como la primera circunnavegación de la historia, lo que alteró las formas de calcular las medidas esféricas –latitudes y longitudes– que se tenían hasta entonces y permitió que la noción de Tierra-globo emergiera. La Tierra como planeta, en sus dimensiones geográfica, cosmográfica y filosófica, encontró nuevas referencias para ser definida. El Estrecho, en tanto paso interoceánico, permitió conectar y crear saberes y prácticas entre “mundos diferentes” (continentes, nodos comerciales, religiones, ecologías, astronomía, etc.) a escala global desde América².

Este conjunto de interacciones producidas por aquel entonces permite denominar al estrecho de Magallanes como un “pasaje-mundo”. Su aparición no solo constituye un hito que conectó mundos, sino que, también, fue un “pasaje” que provocó un cambio epistemológico que resignificó las concepciones sobre este, al mismo tiempo que lo transformó en un espacio político a diferentes escalas. Esta propuesta conceptual o condición de “pasaje-mundo” aglomera de forma simbólica y operativa los significados y procesos que se asocian al estrecho durante el siglo XVI. En la cartografía, por ejemplo, su aparición se observa a gran escala en los mapamundis o representaciones del globo³. Lo mismo pasa en los atlas y libros geográfico-cosmográficos; en los manuscritos se presenta como un conector intercontinental o interoceánico utilizado para especular sobre el negocio de la especiería, como una “puerta” de seguridad y resguardo de América y también como una “puerta” para acceder a la *Terra Incognita* que, a pesar de ser una tierra imaginada, fue una referencia cosmográfica constante para la construcción de conocimiento científico y motor de empresas de conquista que afectaron la geopolítica americana. Este paso geográfico se convirtió en un punto geopolítico-cosmográfico que, en paralelo, ayudó a delinear el continente, erigir un conocimiento sobre él desde sus márgenes y conectarlo en una dinámica global. La geopolítica aparece aquí como un concepto que combinó disposiciones de carácter político-económicas (estatales y privadas) con representaciones geográficas e imaginario-especulativas a diferentes escalas sobre un territorio o conjunto de territorios. En tanto, la cosmografía, como una operación intelectual que consideró por medio de registros visuales y narrativos (conocimientos

² Cf. Matthew Brown, “The global history of Latin America”, in *Journal of Global History*, vol. 10, issue 3, Cambridge, 2015, pp. 365-386.

³ Antonio Sánchez, *La espada, la cruz y el padrón: Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la monarquía hispánica, 1503-1598*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), 2013, p. 175.

descriptivos de la geografía y de los instrumentos de análisis dados por la retórica) a la Tierra y el cielo (universo) como una misma pieza desde la cual se pueden comprender las relaciones humanas con sus ecosistemas⁴.

LA APERTURA DE UN NUEVO MUNDO,
DESDE EL NUEVO MUNDO

En este contexto, la aparición del estrecho de Magallanes consolidó al continente americano como una extensión especular de Europa desde donde pensar el resto del mundo. En el proemio del libro XXXVIII de la *Historia general de las Indias* (1592-1549), el primer cronista de América, Gonzalo Fernández de Oviedo, quien estaba inserto en el corazón de la Corte, hizo alusión a este proceso de forma similar⁵:

“Este último libro de esta segunda parte he querido poner aquí para confundir las opiniones de los antiguos cosmógrafos y escritores, que tuvieron que la tierra que está debajo de los polos es inhabitable; y por lo que vemos e se sabe ahora de muchos de la mar que lo han andado, e por lo que un moderno e docto varón nos enseña con sus letras y experiencia e pintura, se ve lo contrario. Y porque yo hasta en fin del libro antes de este he traído continuada la grande costa de la Tierra-Firme desde el Estrecho de Magallanes hacia la tierra del Labrador, que está al Norte o parte septentrional, e aquella donde yo acabé me da a entender que se junta con Europa, diré lo que de esta materia he entendido, lo cual para mi es cosa muy nueva, e así creo que lo será a otros muchos, que mejor tienen entendida la geografía e asiento del universo”⁶.

La conexión de diversos “mundos” (continentes, nodos comerciales, religiones, ecologías, astronomía, etc.) despertó en Europa un interés político-económico inmediato que derivó en el surgimiento de una conciencia política de posesión, dominio y ocupación territorial generalizada a escala global, con el continente americano como referente inicial⁷.

Esta conciencia no solo estuvo compuesta por una dimensión territorial y política, sino que, también, por una dimensión cosmográfica. Se crearon, por ejemplo, nuevas al-

⁴ Cf. Ivaldo Lima, “A Geografia e o Resgate da Antigeopolítica”, 2013. Disponible en <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/2120> [fecha de consulta: 14 de septiembre de 2019]; Bertha Becker, “A geografia e o resgate da geopolítica”, em *Revista brasileira de geografia*, vol. 50, n.º 2, Rio de Janeiro, 1988, pp. 99-125.

⁵ Ricardo Padrón observa que las reflexiones sobre este descubrimiento por parte de este autor son más bien una respuesta ansiosa ante un tema que no tiene mayor claridad: Ricardo Padrón, “(Un)Inventing America: The Transpacific Indies in Oviedo and Gómara”, in *Colonial Latin American Review*, vol. 25, issue 1, London, 2016, pp. 19-23. Cf. Louise Bénat-Tachot, “De la découverte à la politique: réflexions autour de la circumnavigation de Magellan dans La Historia de las Indias de Francisco López de Gómara, 1552”, en Bernard Grunberg (dir.), *Enjeux et difficultés d'un modèle européen dans les sociétés coloniales. Cahiers d'histoire de l'Amérique coloniale*, Paris, L'Harmattan, 2007, vol. 2, pp. 191-201.

⁶ Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia general de las Indias. Islas y Tierra-Firme del Mar Océano*, Madrid, Real Academia de la Historia / José Amador de los Ríos, 1853, segunda parte, tomo II, p. 634.

⁷ Cf. Jean-Michel Sallmann, *Géopolitique du XVIe siècle, 1490-1618*, Paris, Points, 2003.

teridades provistas de sus propias nociones temporales y cosmológicas desde la zona austral⁸. En efecto, se podría afirmar que la noción misma de “humanidad” cambió, así como también las ideas sobre el cielo a partir de las nuevas estrellas y horizontes que se develaron⁹. Las certezas acerca de los límites de la vida humana que se tenían hasta ese entonces, heredadas de la Antigüedad clásica, se cuestionaron y perdieron validez ante los datos que aportó la nueva experiencia de tránsito¹⁰.

Lo anterior también se podría leer como el comienzo de una nueva historicidad. La relevancia de la circunnavegación, la nueva conciencia del mundo que provee y la revolución geográfica que anuncia promueven un pensamiento histórico inédito, con un nuevo hito desde donde configurar las temporalidades, como se observa, por ejemplo, en el primer capítulo del tomo I de la segunda parte de la *Historia general de las Indias*.

“La consciencia me acusa e incita a que comience este segundo volumen de estas historias [–tocantes a la Tierra-Firme–] en el primero almirante don Cristóbal Colon, descubridor y autor y fundamento de todos los descubrimientos de las Indias [...] y la orden de la historia me requiere e pide que no en el almirante, sino en el capitán Fernando de Magallanes que descubrió aquel grande e famoso Estrecho austral en la misma Tierra-Firme, tome principio este libro, para que con más orden se relate el asiento de aquella tierra y la geografía e límites y altura de los grados de ella”¹¹.

Este proceso de “conciencia-mundo”¹² comenzó con la aparición de América en 1492¹³, hecho que abrió una serie de discusiones eruditas en Europa en torno a los límites de la ecúmene y del universo. Si bien estas discusiones siguieron durante las dos primeras décadas del siglo XVI, fue recién tras la circunnavegación que esta conciencia pudo encontrar una fuente material y epistemológica para proyectarse y ponerse en práctica, en parte, porque este “descubrimiento” tuvo una discusión previa que permitía imaginarlo. El continente americano fue el laboratorio de este proceso y el gran receptor de su experimentación, de tal manera que su configuración política y territorial estuvo marcada por él. Esto pone en relieve dos hechos importantes: que se trató de una revolución impulsada por un concepto de conexión distinto al que el europeo conoció y dominó por siglos a través del Mediterráneo; y que esa revolución aconteció en las antípodas de “su

⁸ Bernat Castany, “Perdida toda coherencia: el descubrimiento de América en la ‘crisis de la conciencia europea’”, en *Anales de la Literatura Hispanoamericana*, vol. 41, Madrid, 2012, pp. 19-44.

⁹ Joyce Chaplin, “Earthsickness: Circumnavigation and the Terrestrial Human Body, 1520-1800”, in *Bulletin of the History of Medicine*, vol. 86, issue 4, Baltimore, 2012, pp. 515-542; Surekha Davies, *Renaissance Ethnography and the Invention of the Human: New Worlds, Maps and Monsters*, London, Cambridge University Press, 2016.

¹⁰ Cf. Anthony Grafton, *New Worlds, Ancient Texts. The Power of Tradition and the Shock of the Discovery*, Cambridge / London, The Belknap Press of Harvard University Press, 1992.

¹¹ Fernández de Oviedo, *op. cit.*, segunda parte, tomo I, p. 7.

¹² Louise Bénat-Tachot, Serge Gruzinski et Boris Jeanne, *Les processus d'americanisation*, Paris, Le Manuscrit, 2012, 2 vols.

¹³ Sobre esta discusión véase el reputado trabajo de Edmundo O’Gorman, *La invención de América*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995; Cf. Gavin Menzies y Ian Hudson, *Who Discovered America?: The Untold History of the Peopling of the Americas*, Glasgow, William Morrow, 2013.

mundo del saber” y en un territorio desconocido, en un extremo incógnito del “Nuevo Mundo” que se revela para dar origen al fenómeno moderno de la conectividad¹⁴.

LA CONSTRUCCIÓN DEL CONCEPTO “PASAJE-MUNDO”

En las últimas décadas, las discusiones historiográficas en torno a los orígenes de la mundialización¹⁵ y a la aparición de una conciencia moderna gracias a este proceso, se han desarrollado a la par de los conceptos que permiten explicarlas¹⁶: redes, circulación, conectividad¹⁷. Para el siglo XVI, una parte de las investigaciones ha tomado a Europa como el espacio privilegiado para estudiar los cambios epistemológicos y prácticos que ocurrieron en el ámbito global, y en los que el continente americano y algunos de sus espacios de “paso”, como el estrecho de Magallanes, aparecen apenas nombrados¹⁸. Dentro de estos trabajos se reconocen tres ejes de análisis. El primero analiza las reflexiones temprano-modernas de la noción de Tierra habitada o ecúmene¹⁹ y sus configuraciones en términos cartográficos²⁰. El segundo, muy cercano al primero, examina las formas de medir el mundo y construir conocimiento sobre él²¹ desde la mirada del

¹⁴ Gabriella Moretti, “The Other World and the ‘Antipodes’: The Myth of the Unknown Countries between Antiquity and the Renaissance”, in Hasase Wolfgang & Reinhold Meyer (eds.), *The Classical Tradition in the Americas*, Berlin, De Gruyter, 1993, pp. 241-284.

¹⁵ Véase el renombrado trabajo de Serge Gruzinski, *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Paris, Éditions de La Martinière, 2004. Parecen relevantes las discusiones bibliográficas desarrolladas por: Sebastian Conrad, *What is global History?*, Princeton, Princeton University Press, 2016; Thomas Duve, “European Legal History-Global Perspectives”, in *Max Planck Institute for European Legal History Research*, issue 6, Frankfurt, 2013, pp. 1-24; Patrick Manning (ed.), *World History. Global and Local Interactions*, Princeton, Markus Wiener Publishers, 2006; Patrick O'Brien, “Historiographical traditions and modern imperatives for the restoration of global history”, in *Journal of Global History*, issue 1, Cambridge, 2006, pp. 3-39.

¹⁶ Algunas discusiones que han permitido estructurar estas ideas son las de Frederick Cooper, “¿What is the concept of globalization good? An african historian's perspective”, in *African Affairs*, vol. 100, Oxford, 2001, pp. 189-213; Roger Chartier, “La conscience de la globalité”, in *Annales. HSS*, vol. 56, n.º 1, Paris, 2001, pp. 119-123.

¹⁷ Un texto que permite historizar estas conectividades es el de Jean-Michel Sallamnn, *Le grand désenclavement du monde. 1200-1600*, Paris, Histoire Payot, 2011.

¹⁸ Cf. Anne Armitage, *Mapping the New World: Renaissance maps from the American Museum in Britain*, London, Scala Arts & Heritage Publishers, 2013; David Buisseret, *The mapmaker's quest: depicting new worlds in Renaissance Europe*, Oxford, Oxford University Press, 2003.

¹⁹ Sobre la aparición del concepto ‘tierra’ y las formas de representarla en el siglo XVI, véase Jean-Marc Besse, *Les grandeurs de la Terre. Aspects du savoir géographique à la Renaissance*, Lyon, ENS Éditions, 2003.

²⁰ Catherine Hofmann, Helena Richard & Emmanuelle Vagnon, *The Golden Age of Maritime Maps: when Europe Discovered the World*, New York, Firefly Books, 2013; Richard Unger, *Ships on Maps: Pictures of Power in Renaissance Europe*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2010; David Woodward, *Cartography in the European Renaissance*, Chicago, University of Chicago Press, 2007; Catherine Hofmann, Danièle Lecoq, Monique Pelletier et Ève Netchine, *Le Globe et son Image*, Paris, Bibliothèque Nationale de France, 1995.

²¹ Frank Lestringant, *L'atelier du cosmographe ou l'image du monde à la Renaissance*, Paris, Éditions Albin Michel, 1991; Darin Hayton, *The Crown and the Cosmos: Astrology and the Politics of Maximilian I*, Pittsburgh, University of Pittsburgh, 2015; Thomas Horst, *Mercator as Cosmographer: His Globes and Their Relationship to Astrology*, Cambridge, Cambridge Scholars, 2015; Samuel Gessner, “Heavenly Networks:

Renacimiento²². En tanto, el tercero busca saber cómo se desarrollaron las diversas redes de comercio y de influencia en los reinos europeos gracias a los objetos²³ y mercancías que circularon por el mundo²⁴.

Se alejan de estas visiones los artículos y libros de los especialistas que otorgan un valor relevante al “Nuevo Mundo” y al proceso de “americanización” en la conformación de estas dinámicas globales²⁵. Esto lo demuestra la aparición desde hace dos décadas de numerosas investigaciones que trabajan sobre los flujos y trayectorias de diversas personas, objetos, ideas e informaciones entre América y el resto del mundo, como también las resignificaciones entre las relaciones que se pueden establecer entre la metrópolis y las provincias americanas²⁶, lo que permitió reestructurar las antiguas nociones de centro-periferia y dar paso a la de centros móviles²⁷. Algunos de estos estudios examinan el protagonismo que tuvieron diversos intermediarios –pilotos, cosmógrafos, agentes comerciales²⁸– e instituciones como la Casa de Contratación, la Compañía Neerlandesa de Indias Orientales (VOC) o la Casa da India²⁹. Sin ellos, tanto la cons-

Celestial Maps and Globes in Circulation between Artisans, Mathematicians, and Noblemen in Renaissance Europe”, in *Nuncius: annali di storia della scienza*, vol. 30, n.º 1, Florencia, 2015, pp. 75-95.

²² Genevieve Carlton, *Worldly consumers: the demand for maps in Renaissance Italy*, Chicago, The University of Chicago Press, 2015; William Randles, *Geography, Cartography and Nautical Science in the Renaissance: the Impact of the Great Discoveries*, Aldershot, Ashgate / Variorum, 2000; Thomas James Dandel, *The Renaissance of Empire in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014; Francesca Fiorani, *The Marvel of Maps: Art, Cartography and Politics in Renaissance Italy*, New Haven, Yale University Press, 2005.

²³ Anne Gerritsen & Giorgio Riello, *The Global Lives of Things. The Material Culture of Connections in the Early Modern World*, New York, Routledge, 2016; Benjamin Schmidt, *Inventing Exoticism: Geography, Globalism, and Europe's Early Modern World*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2015.

²⁴ Michel Bertrand et Jean Philippe Priotti (dirs.), *Circulations maritimes. L'Espagne et son empire (XVIIe-XVIIIe siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011; Charles Parker, *Global Interaction in the Early Modern Age*, Cambridge, Cambridge University, 2010.

²⁵ Sobre este concepto, Bénat-Tachot, Gruzinski et Boris, *op. cit.*

²⁶ Se hace referencia con ello al texto de Arndt Brendecke, *Imperio e información: funciones del saber en el dominio colonial español*, Madrid / Frankfurt, Iberoamericana / Vervuet Verlag, 2012.

²⁷ Berta Ares y Serge Gruzinski, *Entre dos mundos. Fronteras culturales y agentes mediadores*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1997; Salvador Bernabéu, *Poblar la inmensidad: sociedades, conflictividad y representación en los márgenes del Imperio Hispánico (siglos XV-XIX)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), 2010; Cf. Christine Daniels & Michael Kennedy (eds.), *Negotiated Empires: Centers and Peripheries in the Americas, 1500–1820*, New York / London, Routledge, 2013.

²⁸ Louise Bénat-Tachot, “Alonso de Santa Cruz, un expert au service de l'Empire?”, en Scarlett O'Phelan y Carmen Salazar-Soler (eds.), *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el mundo ibérico, siglos XVI-XIX*, Lima, Instituto Riva Agüero, Pontificia Universidad Católica de Lima / CNRS / IFEA, 2005, pp. 679-71; Alicia Oiffer, “El Islario general de todas las islas del mundo (1560) de Alfonso de Santa Cruz o la ciencia cosmográfica en la España de Felipe II: en el Nuevo Mundo, el Caribe insular”, en *Savoirs en Prisme*, vol. 1, Reims, 2012, pp. 169-187; Antonio Sánchez Martínez, “Los artífices del ‘Plus Ultra’: pilotos, cartógrafos y cosmógrafos en la Casa de la Contratación de Sevilla durante el siglo XVI”, en *Hispania*, n.º 236, Madrid, 2010, pp. 607-632; María Portuondo, *Ciencia secreta. La cosmografía española y el Nuevo Mundo*, Madrid, Iberoamericana / Vervuet, 2013.

²⁹ Antonio Sánchez, “La institucionalización de la cosmografía americana: la Casa de la Contratación de Sevilla, el Real y Supremo Consejo de Indias y la Academia de Matemáticas de Felipe II”, en *Revista de Indias*, vol. 70, n.º 250, Madrid, 2010, pp. 715-748; Edward Collins, “Francisco Faleiro and Scientific Methodology at the Casa de la Contratación in the Sixteenth Century”, in *Imago Mundi*, vol. 65, n.º 1, London,

trucción de redes y circuitos como la elaboración de conocimientos nuevos no hubieran tenido el mismo impacto³⁰. Dentro de estos mediadores también se encuentran piratas y corsarios³¹.

A pesar de este gran interés por entender las dinámicas globales desde el continente americano, resta por responder una serie de interrogantes, como, por ejemplo, el papel que tuvieron los lugares de “paso” —ya sean pasajes montañosos³² o marítimos como los ríos y estrechos—, en las configuraciones político-territoriales que permitieron establecer nuevas conectividades tanto al interior del continente americano como hacia el resto del globo³³. En el caso de los estrechos, que es la geografía que interesa en este estudio, aún se deben profundizar en los alcances estratégicos y epistemológicos en torno a ellos, ya que no solo son pasajes que comunican dos océanos, sino que, además, funcionan como espacios comerciales y de transacción de sentido y conocimiento, y en él interactúan diferentes escalas (local/regional/global) muchas veces en forma paralela³⁴. En este artículo se estudia cómo se conciliaron estas escalas en torno a un mismo punto, como el estrecho de Magallanes, y no solo a observar si esto remite a una forma “glocal” o a una acumulación de ejemplos desde distintas latitudes³⁵.

2013, pp. 25-36.; Francisco Fernández López, “La Casa de la Contratación de Indias: gestión, expedición y control documental (siglos XVI-XVII)”, en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, n.º 114, Sevilla, 2015, pp. 169-193.

³⁰ Antonio Barrera-Osorio, *Experiencing nature: the Spanish American empire and the early scientific revolution*, Austin, University of Texas Press, 2006; Antonio Barrera-Osorio, “Experience and Empiricism in the 16th Century: Reports and Things of the New World”, en *Memoria y Sociedad*, n.º 13, Bogotá, 2009, pp. 13-25; Daniela Bleichmar, *Science in the Spanish and Portuguese empires, 1500-1800*, Stanford, Stanford University Press, 2009; Mauricio Nieto, “Ciencia, imperio, modernidad y eurocentrismo: el mundo atlántico del siglo XVI y la comprensión del Nuevo Mundo”, en *Historia Crítica*, n.º 39, Bogotá, 2009, pp. 12-32; Mauricio Nieto, *Las máquinas del imperio y el reino de Dios: Reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI*, Bogotá, Universidad de Los Andes, 2015; Juan Pimentel, “The Iberian Vision: Science and Empire in the Framework of a Universal Monarchy, 1500-1800”, in *Osiris*, vol. 15, Chicago, 2000, pp. 17-35.

³¹ Jean Pierre Moreau y Cristina Ridruejo, *Piratas: filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares el sur (1522-1725)*, Boadilla del Monte / Madrid, Antonio Machado Libros, 2012.

³² Alejandra Vega, *Los Andes y el territorio de Chile en el siglo XVI. Descripción, reconocimiento e invención*, Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, colección Sociedad y Cultura, 2014, vol. LVIII.

³³ Serge Gruzinski, “Les mondes mêlés de la Monarchie catholique et autres “connected histories”, en *Annales. HSS*, vol. 56, n.º 1, Paris, 2001, pp. 85-117; Sanjay Subrahmanyam, “Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640”, in *The American Historical Review*, vol. 112, issue 5, Chicago, 2007, pp. 1359-1385; Caroline Douki et Philippe Minard, “Histoire globale, histoires connectées: un changement d’échelle historiographique?”, en *Revue d’Histoire Moderne et Contemporaine*, n.º 54, Paris, 2007, pp. 7-21; Daniel Hershenzon, “Towards a Connected History of Bondage in the Mediterranean: Recent Trends in the Field”, in *History Compass*, vol. 15, London, 2017, pp. 1-13. Una mirada que contrapone lo que pasa en China dentro de esta conectividad es la de Matthew Mosca, “The Qing Empire in the Fabric of Global History”, in James Belich, John Darwin, Margret Frenz & Chris Wickham (eds.), *The Prospect of Global History*, Oxford, Oxford University Press, 2016, pp. 108-123.

³⁴ Para una discusión teórica y cartográfica sobre las escalas en esta época, véase Andréa Doré, “Escalas de observação e utopias ibéricas”, em Armênia de Souza y Renata de Souza (eds.), *Mundos Ibéricos. Territórios, gênero e religiosidade*, São Paulo, Alameda, 2017, pp. 17-37.

³⁵ Richard Drayton & David Motadel, “Discussion: The futures of global history”, in *Journal of Global History*, vol. 13, issue 1, Cambridge, 2018, p. 15.

Quizá, lo ocurrido con este estrecho sea el ejemplo más significativo en el caso del siglo XVI, puesto que se trata del punto originario de la conectividad global moderna.

Los estudios sobre el Estrecho, durante décadas se enfocaron en destacar su relevancia en tanto hito histórico, en recopilar su cartografía a través de bibliotecas de todo el mundo³⁶, como también buscaron elucidar los testimonios dejados por la expedición de Fernando de Magallanes³⁷. Otro tipo de publicaciones se centró en enumerar las experiencias fallidas de asentamiento o de naufragios³⁸. En los últimos años, esto cambió. El interés ha sido en saber cómo sus condiciones geográficas e imaginarias³⁹ determinaron la percepción histórica y paisajística de la zona⁴⁰, lo que de paso también marcó el deseo de posesión geopolítico sobre ella⁴¹. Esto último se observa en los trabajos sobre personajes como Pedro Sarmiento de Gamboa⁴². Asimismo, están los textos que intentan

³⁶ Mateo Martinic, *Historia de la región magallánica*, Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 1992; Mateo Martinic, *Cartografía magallánica 1523-1945*, Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 1999.

³⁷ Xavier Castro, *Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages*, Paris, Chandeigne, 2007; Laurence Bergreen, *Par-delà le bord du monde. L'extraordinaire et terrifiant périple de Magellan*, Paris, Grasset, 2005; María Jesús Benites, "El confin maldito: viajeros al Estrecho de Magallanes (siglo XVI)", en *Pilquen-Sección Ciencias Sociales*, n.º 10, Viedma-Río Negro, 2002, pp. 1-8; Antonio Pigafetta, *Viaje alrededor del mundo de Magallanes-Elcano (1519-1522)*, Madrid, Guillermo Blázquez, 2007.

³⁸ Algunos estudios con miradas generales sobre el tema: Carlos Bascuñán, Magdalena Eichholz y Fernando Hartwig, *Naufragios en el Océano Pacífico Sur: Territorio Antártico Chileno, Cabo de Hornos, Estrecho de Magallanes, Archipiélago de Chiloé, Valdivia*, Santiago, Patrimonio Cultural de Chile / Aguilar / Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2003; Pablo Emilio Pérez-Mallaina, *Naufragios en la carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2015.

³⁹ Silvia Tieffemberg, "Derroteros y viajes a la ciudad encantada de los Césares: relatos y constelaciones", en *Anales de Literatura Chilena*, año 16, n.º 23, Santiago, 2015, pp. 13-27; Fernando Ainsa, *Historia, utopía y ficción de la Ciudad de los Césares. Metamorfosis de un mito*, Madrid, Alianza Editorial, 1992; Anselm Franke, *Territories: islands, camps and other states of Utopia*, Berlin, Institute for Contemporary Art, 2003; Thomas More, *L'Utopie*, Paris, Flammarion, 1987; Patricio Estellé y Ricardo Couyoumdjian, "La ciudad de los Césares: origen y evolución de una leyenda", en *Historia*, vol. 7, Santiago, 1968, pp. 283-309.

⁴⁰ Destacan los estudios de Guillermo Giucci, *Tierra del Fuego: la creación del fin del mundo*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2014; Stefanie Massmann, "Geografías del imperio: utopía y desencanto en las representaciones del Estrecho de Magallanes (1520 y 1620)", en *Hispanófila*, vol. 17, n.º 2, Durham, 2014, pp. 25-40; Roberto Herrera y María del Rosario Prieto, "Naos, clima y glaciares en el Estrecho de Magallanes durante el siglo XVI", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 55, n.º 2, Sevilla, 1998, pp. 413-439.

⁴¹ Algunos trabajos contribuyen a entender esta perspectiva: María Ximena 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, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2009; Rodrigo Moreno y Gabriel Guarda, *Monumenta Cartographica Valdiviensae*, Santiago, Corporación Patrimonio Cultural de Chile, 2010; Rodrigo Moreno, "El Estrecho de Magallanes como antesala del Pacífico: evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 70, n.º 2, Sevilla, 2013, pp. 419-439; Nuria González, "Diego Flores de Valdés y la expedición al Estrecho de Magallanes en el año 1581", en *Anales del Museo de América*, vol. 22, Madrid, 2014, pp. 152-161; Cf. Lucy Taylor, "Global perspectives on Welsh Patagonia: The complexities of being both colonizer and colonized", in *Journal of Global History*, vol. 13, issue 3, Cambridge, 2018, pp. 446-468.

⁴² Véase Joaquín Zuleta, *Pedro Sarmiento de Gamboa. Sumaria Relación*, Madrid, Iberoamericana / Vervuert, 2015.

vincular el devenir del Estrecho con espacialidades mayores como el océano Pacífico⁴³, Asia⁴⁴ o la *Terra Incognita* o *Australis*⁴⁵.

Con el aporte de todos estos estudios se elaboró el concepto de “pasaje-mundo” desde el cual se busca examinar cómo los propios protagonistas de la época presentaron al estrecho de Magallanes bajo esta condición; es decir, como un espacio que no solo unió los mares y el comercio, sino que permitió pensar las problemáticas geopolíticas americanas en sus distintas escalas: local, continental y global. Para corresponder a la gama de conectividades involucradas, el estudio considera distintos tipos de registros (cartas, relaciones, pareceres, informes, crónicas y libros) redactados por una multiplicidad de agentes de la Corona española desplegados en diversas latitudes (en América como Europa), a lo largo del siglo XVI⁴⁶.

EL ESTRECHO DE MAGALLANES: UN ESPACIO GEOPOLÍTICO

El Estrecho definido por sus opuestos

Desde Nueva España, entre los años 1552-1553, el cosmógrafo, piloto, militar y comerciante Andrés de Urdaneta –uno de los pioneros en navegar la ruta entre Filipinas y Acapulco durante la década de 1560–, escribió un “parecer” al virrey Antonio de Mendoza y Pacheco sobre cómo se debía proceder con el tema de la especiería⁴⁷. El escrito tuvo como objetivo convencer a la autoridad de que era la ruta mexicana la indicada para llevar a cabo estos negocios y no la ruta magallánica, a la que calificaba como peligrosa para una empresa de tanta importancia. Los verdaderos destinatarios del informe del cosmógrafo, sin embargo, eran el Rey y su Consejo, pero Andrés de Urdaneta consideraba que el mensaje debía pasar por un interlocutor que fuese relevante para convencerlos de tamaño cambio⁴⁸:

⁴³ Rainer Buschmann, *Iberian Visions of the Pacific Ocean, 1507-1899*, New York, Palgrave Macmillan, 2014; Mercedes Maroto, *Producing the Pacific. Maps and Narratives of Spanish Exploration (1567-1606)*, Amsterdam / New York, Portada Hispánica, 2005; Rafael Sagredo y Rodrigo Moreno (coords.), *El Mar del Sur en la historia: ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Santiago, Universidad Adolfo Ibáñez / Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2015.

⁴⁴ Ricardo Padrón, “Las Indias olvidadas. Filipinas y América en la cartografía imperial española”, 2015. Disponible en <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/1141> [fecha de consulta: 26 de agosto 2019].

⁴⁵ Carla Lois, “Quinta pars o terrae incognitae?”, 2015. Disponible en <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/1084> [fecha de consulta: 5 de agosto de 2019]; Carla Lois, *Terrae incognitae. Modos de pensar y mapear geografías desconocidas*, Buenos Aires, Eudeba, 2018.

⁴⁶ Además del Archivo General de Indias (en adelante AGI), el conjunto de documentos fueron obtenidos de la Sala Medina de la Biblioteca Nacional de Chile, la Bibliothèque Nationale de France (en adelante BNF), Library of Congress, John Carter Brown Library.

⁴⁷ Para una lectura panorámica sobre la importancia de Filipinas y de la ruta desde Acapulco, véase: María Elizalde, Josep Fradera y Luis Alonso (ed.), *Imperios y naciones en el Pacífico. La formación de una colonia: Filipinas*, Madrid, CSIC, 2001, volumen I; Shirley Fish, *The Manila-Acapulco Galleons: the treasure ships of the Pacific*, Bloomington, Author House, 2011.

⁴⁸ Cf. Padrón, “(Un)Inventing America...”, *op. cit.*, p. 20.

“Navegar por el Estrecho de Magallanes desde España para ir a las islas de la Especiería de Maluco y las demás islas y tierra firme del Poniente que está en la demarcación del rey nuestro señor, y volver desde allí para España por la misma navegación del Estrecho con la especiería y drogas y otras mercaderías y cosas que se llevaran de las dichas islas y tierra firme, cierto a mi parecer, ello sería cosa muy importante y de mucho provecho y de menos costa que haciendo las armadas en los puertos de esta Nueva España si no hubiese las contrariedades y dificultades que hay para aceptar en una navegación tan larga y trabajosa y peligrosa como sería navegar desde España por el Estrecho para la Especiería, y desde ella volver para España por el mismo Estrecho”⁴⁹.

Las principales complicaciones que él identificaba respecto a la navegación por el Estrecho estaban vinculadas al clima –“y de poco verano y largo invierno y de grandes tempestades de tormentas de vientos”–, a las corrientes –que definía como peligrosas– y, sobre todo, a las longitudes que este tenía en sus diferentes bordes a lo largo de su costa. Para el español, estas dos últimas razones hacían casi imposible que pudieran pasar “naos gruesas” por dicho pasaje, que eran las que, por lo general, se ocupaban para la especiería. Privilegiar naos pequeñas, ineficientes para un viaje de tantas leguas, y que además muchos pensaban era más largo de lo calculado –“mi opinión aún hay más leguas, y no me engaño en ella”– no ameritaba tamaño riesgo. Del mismo modo, el cosmógrafo mostró lo dificultoso que era completar la navegación desde la zona austral hacia otras latitudes de América y describió al paso magallánico como inviable para pensar los circuitos americanos y globales de las mercaderías, a pesar de que en ese entonces era la única ruta que daba las garantías para no tener que descargarlas ni pasarlas por tierra, a diferencia Panamá y Veracruz:

“Ya, dado caso que no tengo práctica entera de la navegación desde lo de la Especiería hasta el Estrecho por lo que acá oigo a los que navegan la costa del Perú hasta Chile con cuanto trabajo navegan y que los navíos que van desde esta Nueva España para los reinos del Perú, no se atreven a atravesar desde acá a Chile ni aún a Lima porque tienen entendido los pilotos que si se aparta mucho de la costa del Perú que perderá sin poder arribar sobre la tierra, lo cual era argumento que peor navegará los que vinieren desde la España, porque parece que esto lo causan las corrientes que descienden desde el Estrecho hacia la equinoccial por los vientos que vientan de la parte del sur”⁵⁰.

Andrés de Urdaneta no escondía que la ruta Nueva España-Molucas se había intentado sin tener éxito; no obstante, culpaba a las pocas precauciones tomadas: “esta navegación se ha intentado ha sido con navíos pequeños y muy ruines”. Su autocrítica fue minúscula, puesto que en el mismo párrafo en que daba esta información indicaba las ventajas de la navegación desde el norte de América hacia las Molucas: “no hay que pasar estrechos ni que doblar puntas de tierra ni bajíos ni corrientes que estorben”⁵¹.

⁴⁹ Parecer de Andrés de Urdaneta al Virrey Antonio de Mendoza sobre utilizar los puertos de Nueva España para el comercio de la especiería y no el Estrecho de Magallanes, Nueva España, 1554, en AGI, Patronato Real, 46, r. 10, f. 1.

⁵⁰ *Op. cit.*, fs. 4-5.

⁵¹ *Op. cit.*, f. 4.

Uno de los temas sobre el que más insistió el piloto español fue el problema para calcular los tiempos de navegación en una zona a la que había que llegar en verano para poder transitarla, pues de lo contrario se tenía que invernar más al norte o, en caso de querer pasar, arriesgarse a naufragar. El cosmógrafo describió los problemas experimentados por cada una de las expediciones que intentaron atravesar el Estrecho hasta esa fecha, es decir, las de Fernando de Magallanes, García Jofré de Loaiza, Simón de Alcazaba y Francisco de la Ribera-Alonso de Camargo en 1540. Además de narrar lo complejas que fueron las navegaciones, destacó dificultades como los conflictos que generaba la larga duración de los viajes, los motines y las enfermedades⁵². El piloto había estado como tripulante junto a su gran amigo Juan Sebastián Elcano en la expedición de Loaiza⁵³. Con la presentación de estos casos, Andrés de Urdaneta daba una historicidad paralela a la que en esos años se había establecido desde los “relatos de viajes” o de las noticias oficiales que desde la Casa de Contratación se habían transmitido. La rapidez y claridad de las informaciones da a entender la gran cantidad de oidores en la Corte que tenía, o el acceso que tenía a noticias que para entonces aún se custodiaban en clave secreta.

Una de las primeras preguntas que surgen de esta insistencia de pasar las mercaderías por Veracruz u otros puertos de Nueva España, es por qué no sugirió el paso por el Darién, que es más corto y conocido por los hispanos. La principal respuesta a ello se vincula con los pactos político-comerciales que tenía. Andrés de Urdaneta se embarcó en 1538 desde Sevilla a la Nueva España⁵⁴ por su cercanía con el adelantado, militar y comerciante Pedro de Alvarado —uno de los más poderosos en la Corte. En ese entonces, estaba ideando cómo poder efectuar expediciones a las islas de las especieas desde México y no desde Panamá, donde había perdido el control por no haber llegado a acuerdo con Francisco Pizarro y Diego de Almagro para repartirse el Perú⁵⁵.

El cosmógrafo se amparó para ello en las condiciones geográficas de la Nueva España, que podían competirle a cualquier otra del continente y, sobre todo, a las del estrecho de Magallanes. Por estas razones especificó las ventajas de las tierras mexicanas para recaudar pertrechos para el abastecimiento de los barcos e insistió en remarcar la inhabitabilidad de las tierras australes⁵⁶: “Quiero decir que aunque la navegación del

⁵² Para Andrés de Urdaneta la ruta del Estrecho exponía a que las enfermedades durasen más tiempo, a diferencia de la ruta Nueva España que la exhibe como más corta: “Además de esto, da una enfermedad con esta mar del Poniente a los hombres que les crecen y pudrecen las encías y mueren muchos de esta enfermedad, que a nosotros solamente en una nao se nos murieron desde el Estrecho hasta las islas 40 hombres, y aún a los que han ido desde la Nueva España para la Especiería no les ha dejado de dar esta enfermedad. Pero como la navegación se hace en poco tiempo y llevan bastimentos frescos, no hace tanta impresión como hace en los que van desde España por el Estrecho”, en Parecer de Andrés de Urdaneta..., *op. cit.*, f. 4.

⁵³ *Op. cit.*, f. 3.

⁵⁴ Antonio Mira Toscano, “Andrés de Urdaneta y el tornaviaje de Filipinas a Nueva España”, en *Mercurio Peruano*, n.º 529, Arequipa, 2016, p. 113.

⁵⁵ Son numerosos los escritos que explican los conflictos entre los conquistadores por esos años. En la época, todos tenían el interés de llegar al estrecho de Magallanes. Sobre los conflictos entre Francisco Pizarro, Diego de Almagro y Pedro de Alvarado: Carta del Cabildo de San Miguel al Rey, San Miguel, 30 de abril de 1534, en AGI, Patronato Real, 192, 1, r. 6; Testimonios sobre diferencias entre los conquistadores, Santiago de Guatemala, 25 de septiembre de 1536, en AGI, Patronato Real, 180, r. 66.

⁵⁶ El tema de la “inhabitabilidad” del estrecho de Magallanes lo pudo deducir de su propia experiencia en la zona, no obstante, fueron un conjunto de expediciones las que permitieron que desde el norte de América

Estrecho no fuese tan peligrosa por ser tierra inhabitable, no es para por ella pasar semejantes mercaderías y de tanto valor como se traerían de la Especiería [...]”⁵⁷.

La habitabilidad de la Nueva España se explicó en el manuscrito bajo la idea de lo conocido, adaptado y aprehendido, imponiéndose a la inhabitabilidad que es representativa de lo desconocido, del descontrol de lo natural, de lo no aprehendido, tal como eran en ese momento las tierras aledañas al Estrecho. Así, Andrés de Urdaneta enumeró las bondades que podrían encontrar las expediciones que quisieran pasar las mercancías por el norte:

“Porque madera para hacer los navíos del grandor que quisiese para la bondad de Dios, hay mucha y muy buena, así en la costa de la Nueva España como la de Guatemala y León. Apa-rejos para cables y jarcias se hacen muy buenos de pita y cáñamo, se da muy excelente muy cerca de los puertos del Poniente, como la quiera sembrar, porque está ya experimentado. Ar-tillería como se traiga, ésta no se haya cuanta quisieren porque hay cobre en abundancia cerca de los puertos del Poniente, y anclas se pueden haber en la Veracruz de las naos que quedan al través [...] Carne de vaca, tocinos y los demás bastimentos para carnal, hay harta abundancia por la voluntad de Dios en esta tierra por más armadas que se despachen, y asimismo los puertos son bien abundantes de pescado [...]”⁵⁸.

Ahora bien, no bastaba con hacer una descripción de las bondades de la tierra para convencer a las autoridades de la península, ya que esa retórica era una herramienta utilizada en toda América para crear el deseo sobre un territorio⁵⁹. Había que mostrar certeza en la logística y en la factibilidad de la propuesta de enroque, por medio de un conocimiento geográfico sólido y de una propuesta que, además, fuera novedosa y segura. Así es como formula la idea de que se utilicen los ríos de la Nueva España como espacios para transportar los productos:

“[...] desembarcando en el puerto o bahía de Tecuantepec cuanto viniere de la Especiería se puede llevar desde allí hasta el embarcadero del Río de Coatzacoalcos en carros y arrias, y desde allí embarcar hasta el puerto de San Juan de Ulúa, donde se embarcará todo en las naves que irán para España porque desde Tehuantepec hasta el embarcadero del río de Coatzacoalcos no hay más de [en blanco] leguas y desde allí hasta la boca del río [en blanco] leguas y desde allí al puerto [en blanco] leguas, pues en las partes donde fueren menester hacer casas y reparos para las especias y mercaderías y municiones y jarcias se hará muy al propósito de lo que quisieren porque hay gran aparejo en esta tierra para hacer todo esto, pues para pasar

se creara este discurso negativo. La expedición de Diego de Almagro y sus compañeros alimentó este tipo de concepciones: “[...] y que en el camino habían pasado muchos trabajos de hambres é fríos en puertos de nieve, é como Gómez de Alvarado, hermano del adelantado don Pedro de Alvarado, desde la provincia de Chile, había ido á descubrir lo de adelante, é pasó de allí más de ciento é treinta leguas, é que se había hallado cien leguas del Estrecho de Magallanes, y que era tierra inhabitable é de muchas ciénagas é ríos é de poca gente é pobre, por lo cual se había vuelto á Chile, do había quedado el dicho Adelantado don Diego de Almagro”, Carta de Manuel de Espinal al Rey, Ciudad de los Reyes, 15 de junio de 1539, en AGI, Patronato Real, 192, 1, r. 23.

⁵⁷ Parecer de Andrés de Urdaneta..., *op. cit.*, f. 5.

⁵⁸ *Op. cit.*, f. 7.

⁵⁹ Sobre estos temas véase el trabajo: Mauricio Onetto Pavez, “Desde el desastre: experiencia y comunicación política en Chile, siglos XVI y XVII”, en *Colonial Latin American Review*, vol. 27, issue 3, London, 2018, pp. 316-335.

las mercaderías, la abundancia que habrá de harinas y bueyes con carros con todo lo más necesario, quién lo ignora”⁶⁰.

Por una parte, exhibió con certeza cómo y por dónde pasarían las mercaderías, nombrando los ríos y rutas a seguir. Por otra parte, dio pistas sobre cómo pensó la expansión de estos negocios: con la creación de asentamientos en el camino en caso de que fuera necesario. Esto resulta interesante para comprender el papel de los “espacios de paso” en la configuración de los territorios americanos.

La última parte del documento aborda el tema de los significados del enroque, es decir, se dedica a mostrar cómo desde las tierras y puertos de la Nueva España también se podría mantener la visión panorámica, especulativa y simbólica que generaba el Estrecho. Desde México se debían traducir las mismas ilusiones que provocaba el pasaje austral. En otras palabras, Nueva España tenía que demostrar que también podía ser un “pasaje-mundo”.

Este argumento permite explicar el final del manuscrito de Andrés de Urdaneta. Él, que en esos años acababa de entrar al clero, apelaba a los beneficios de expandir por el globo la cristiandad desde la Nueva España⁶¹. Veía en dicho lugar una plataforma de transmisión global desde donde construir un circuito más dinámico y amplio para difundir la fe y hacer frente al Islam, uno de los problemas que se enfrentarían en Asia: “y lo más principal, que será atraer en conocimiento de nuestra santa fe católica a muchos millares de infieles, atajando los pasos de la secta perversa mahometana que se va extendiendo por aquellas tierras muy a rienda suelta [...]”⁶².

Esta idea de plataforma global también se encuentra en las observaciones que realizó sobre el funcionamiento del comercio en Oriente, con el fin de exhibir la manera de sacar más provecho para la Corona y para demostrar un conocimiento acabado de lo que habla, lo que podía valorizar su propuesta de enroque delante de las autoridades. Esto quedó expresado cuando explicó por qué no todas las especias que se transportaban de Oriente llegaban a Europa, lo que se debía a las ventas que los portugueses hacían en algunos circuitos y puertos intermedios. Más allá de datos que se muestran a continuación, destaca la “consciencia-mundo” del navegante:

“Viendo, podría alguno decir que las especias que hay en las islas de Maluco que es clavo y en las de Banda nuez moscada, que es poco lo que lleva Portugal. Es muy grande verdad que en el Maluco, en el tiempo que yo estuve allá, se solían coger en algunos años 8, 9, 10.500 de clavo y años de 12 y 13.000 quintales, y en las islas de Banda se cogen más de otros tantos 1.000 quintales de nuez moscada, y todo ello va a manos de portugueses y ellos lo solían llevar a Malaca y desde allí a la India y desde la India no llevaban a Portugal más de hasta 800 o 1.000 quintales de clavo y menos de esto, a lo que creo de nuez moscada, que lo demás lo llevaba a Armuz, que es en el Estrecho de Persia, donde la venden a turcos y moros y judíos y armenios y otras generaciones que se lo compran allí. Y estos mercaderes lo llevan desde allí a otras muchas partes donde lo venden y va a parar hasta dentro de Constantinopla, y no puede ser que

⁶⁰ Onetto, “Desde el desastre...”, *op. cit.*

⁶¹ Mira, *op. cit.*, p. 114.

⁶² Parecer de Andrés de Urdaneta..., *op. cit.*, f. 9.

pasando por tantas partes y en tan largos caminos como lo llevan por tierra y mar, sino que lo llevan con grandes costas, pero con todo eso lo compran cada uno todo lo que pueden⁶³.

La explicación de cómo negociaron la especias los portugueses no era más que una forma de introducir cómo los españoles podrían sacar provecho de esto. Para ello, propuso que los puertos del sur de España se transformaran en los nuevos centros de comercio, lo que solo se lograría con un acceso abierto a “moros y judíos” en los puertos. Su pensamiento era capaz de poner en relación la importancia geopolítica del Estrecho con la de Nueva España, al mismo tiempo que lo hacía con los circuitos de Persia y de la India:

“Por esto quiero decir que, como el moro y judío de Constantinopla y de Alejandría y el cristiano armenio de Armenia van a comprar estas especias a Armuz, que es en el Estrecho de Persia, también vendrán España a cualquier parte de ella donde su majestad mandare poner la contratación, dándoles licencia para venir a comprar, u holgarán que los españoles u otras naciones se lo lleven Alejandría o a otros puertos adonde ellos lo estimen. Y como en otros tiempos compraban en las partes de la India estas especias para llevar a Poniente, compren en el Poniente para llevarlas a las partes de Asia y de todo levante, y aún para la India, y así se despachará todo el clavo y nuez y macia que se llevare a España, porque de estas especias no tienen de donde las poder llevar los portugueses, si no es de las islas del Maluco y de Banda⁶⁴.”

Del mismo modo, invitó a interesarse más por aquellos lugares que pertenecían a los españoles y que estos aún no explotaban, como las islas Cébeles, que tenían canela, jengibre y pimienta. Con ello se engrandecerían las “rentas reales de su majestad” y se daría salida desde España a un comercio del cual estaban excluidos; y agregaba: “No toco aquí de las contrataciones que habrá en las mismas tierras, así con los chinos como en otras muchas provincias y reinos e islas⁶⁵.”

Como se aprecia, hasta el final el ejercicio descriptivo de Andrés de Urdaneta fue claro: poner en tensión el hecho de que, si desde Nueva España se podía acceder a todas esas riquezas, para qué arriesgar por un pasaje del que poco se sabía y además era de difícil navegación, frío e inhabitable. A pesar de esto, el escrito del piloto develó las escalas y espacios asociados al estrecho de Magallanes. Los desafíos y soluciones planteados no solo dejaron en evidencia la importancia política y comercial de los pasajes y otros estrechos dentro de la conectividad global y americana, sino que, además, permiten comprobar la conjugación de mundos que se podía hacer con la sola evocación de este pasaje.

Concesiones inconclusas

A pesar de que ninguna expedición pudo recorrer bien la zona hasta mediados de la década de 1550, el estrecho de Magallanes se mantuvo como una referencia geopolítica y comercial importante para la Corona, lo que explica las aprensiones de personajes

⁶³ Parecer de Andrés de Urdaneta..., *op. cit.*, f. 10.

⁶⁴ *Op. cit.*, f. 10.

⁶⁵ *Op. cit.*, f. 11.

como Andrés de Urdaneta desde el norte de América. Este protagonismo se sostuvo en el tiempo debido a que las expectativas y especulaciones sobre él y sus tierras aledañas no dejaron de alimentarse. Las pretensiones globales y de riqueza que podrían obtenerse desde este paso fueron fomentadas por los inversionistas en Europa y que se encontraban en otras partes de América, como de las expediciones que intentaron llegar a él. En efecto, casi en paralelo al escrito del cosmógrafo y piloto español, la Corona cavilaba una estrategia sobre cómo posicionarse en el estrecho de Magallanes, luego de que durante dos décadas fallaran las concesiones y empresas que buscaron aprehenderlo. Tal vez por sus contactos en la Corte, el piloto estaba informado de las modificaciones que se preparaban, lo que justificaría el tono punzante de sus palabras en contra del Estrecho.

Respecto a los fallidos intentos de posicionarse, cabe señalar que desde su “descubrimiento” en 1520 este “pasaje-mundo” fue un espacio concesionado no solo a capitanes de navíos, sino que, también, a *adelantados* y a familias que tuvieron una influencia política y comercial en Europa, como fue el caso de los Fugger. Durante los años 1530-1531⁶⁶, esta familia de banqueros tuvo los derechos sobre el Estrecho, aunque terminó desistiendo de su propósito de controlar la zona y comerciar con Asia desde ella⁶⁷.

Ahora bien, fueron los *adelantados* y capitanes, aquellos que participaron en la conquista de la zona del Darién y luego en el Perú, los que más se acercaron a la zona que, hacia fines de la década de 1530, ya era una gobernación autónoma. Dichos soldados priorizaron la vía terrestre por la ubicación en la que se encontraban y se apoyaron en algunas embarcaciones que los seguían por la costa. En primer lugar, fue la expedición comandada por Diego de Almagro la que intentó llegar al Estrecho en 1536⁶⁸. Sin embargo, el paso hacia Chile debilitó su motivación inicial, lo que provocó su vuelta al

⁶⁶ Los Fugger (Fúcares) apoyaron a Carlos V desde su coronación como emperador. Incluso, fueron financiadores de una de las primeras empresas: la magallánica, lo que explica que este pasaje no fuera un tema ajeno para ellos. El Consejo presentó de esta manera el interés que los llevó a tener derechos sobre él: “Asimismo, se han ofrecido los Fúcares de descubrir y poblar las tierras e islas que hay pasado el Estrecho de Magallanes delante, como verá vuestra majestad por la capitulación. Hase visto en el Consejo de las Indias y comunicado con el arzobispo de Santiago, vuestro presidente del Consejo Real, y ha parecido que siendo como es tan necesaria esta población y conquista al servicio de vuestra majestad, y tan costosa y trabajosa la navegación para los que la hubieren de hacer, y el aparejo y caudal que para esto tienen los Fúcares [...]”, en Consultas del Consejo de Indias, Ocaña, 15 de noviembre de 1530, en AGI, Indiferente General, 737, n. 11, f. 3.

⁶⁷ El interés de esta familia de banqueros representa la amplitud global que se esperaba obtener del paso por el Estrecho. Ahora bien, se interpreta a partir de las informaciones de las fuentes que la concesión no resultó por dos grandes motivos: las presiones desde Portugal para no hacer el trato y porque los banqueros querían tener potestad hasta las tierras del Perú. Las negociaciones, que no llegaron a buen puerto, se hicieron entre el Consejo y Vido Herill, representante de la familia Fugger. Véanse las Consultas del Consejo de Indias, Medina del Campo, 3 de diciembre de 1531, en AGI, Indiferente General, 737, n. 20; Consultas del Consejo de Indias, Ávila, 28 de junio de 1531, en AGI, Indiferente General, 737, n. 17.

⁶⁸ Numerosos documentos, como la Real Provisión del Rey a Antón de Cerrada, demuestran que Diego de Almagro tenía como objetivo final llegar al estrecho de Magallanes y no instaurar un reino en Chile: “os empeñastes en mucha cantidad de pesos de oro para ir, como fuiste, en la armada que hizo el adelantado don Diego de Almagro, en descubrimiento del Estrecho de Magallanes”, Real Provisión del Rey a Antón de Cerrada, Sevilla, 24 de noviembre de 1541, en AGI, Lima 566, L. 4, f. 284v. Sobre este mismo tema véase el artículo: Mauricio Onetto Pavez, “Reconsideraciones sobre la ‘mala fama’ de Chile durante el siglo XVI”, en *Sophia Austral*, n.º 20, Santiago, 2017, pp. 5-29.

Perú en pos de recuperar el Cusco, que él consideraba dentro de su gobernación. Fue su relevo, Pedro de Valdivia, quien desde 1540, a pesar de los pocos recursos que poseía, llevó a cabo un ambicioso plan para hacerse con el Estrecho. Había combatido junto a los hermanos Pizarro contra Diego de Almagro al regresar este desde Chile, tras la victoria solicitó el traspaso de los territorios otorgados a este último. Así fue como se le concedió la provincia de Nueva Toledo (Chile), que llegaba hasta los 41° de latitud sur. Para aproximarse al pasaje austral, que queda a los 53° latitud sur, debía contar con los permisos reales o, al menos, con el apoyo de los hermanos Pizarro. Y, aunque tuvo este apoyo, sus planes se vieron afectados con la nominación, en 1539, de Pedro Sánchez de la Hoz como futuro gobernador de dicha provincia⁶⁹. Francisco Pizarro debió convencer a Pedro de Valdivia de crear un plan junto con el adelantado para poder acercarse al ansiado pasaje. Se acordó que fueran juntos desde las tierras de Chile al Estrecho; sin embargo, los problemas de convivencia entre ellos⁷⁰, la falta de contingentes, medios y la interferencia de los indígenas en su avance hacia el sur no permitieron que funcionara. Luego de la muerte de Sánchez de la Hoz en 1547 y de solucionar algunos problemas judiciales en el Perú, reinició sus intentos de poseer la región del extremo sur de América con una nueva estrategia, como se verá más adelante.

Desde Chile hacia el Estrecho

En octubre de 1552, Pedro de Valdivia escribió dos cartas casi idénticas a Carlos V y al príncipe Felipe explicándoles las tres razones por las que se debía navegar y controlar el estrecho de Magallanes. Su visión, que consideró “la noticia que de los naturales he habido y por lo que oigo decir e [y] relatar a astrólogos y cosmógrafos”, situaba a este paso interoceánico en una dimensión global, continental y local interdependiente, tal como lo hizo por el norte Andrés de Urdaneta con los puertos y ríos mexicanos:

“[...] en que se navegue el Estrecho de Magallanes, por tres causas, dejadas las demás que se podían dar. La primera, porque toda esta tierra y Mar del Sur la tendrá Vuestra Alteza en España y ninguno se atreverá a hacer cosa que no deba; la segunda, que se tendrá muy a la mano toda la contratación de la especería, y la tercera, porque se podrá descubrir e poblar esa otra parte del Estrecho que, según estoy informado, es tierra muy bien poblada [...]”⁷¹.

Las palabras del fundador de Santiago y otras ciudades de Chile sintetizan la valoración geopolítica de este paso no solo como pasadizo de mercancías. En su primera causa desnuda el tema de la seguridad asociado al Estrecho y que vincula a todas las costas americanas. Para él, la instalación de fortalezas aseguraría un camino libre para el desarro-

⁶⁹ Capitulación entre el Rey con Pedro Sancho de Hoz, Toledo, 24 de enero de 1539, en AGI, Indiferente General, 415, L. 1, fs. 233r-233v.

⁷⁰ Diego Barros Arana, *Historia general de Chile*, Santiago, Editorial Universitaria / Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2000, tomo I, pp. 170 y ss.

⁷¹ Carta de Pedro de Valdivia al Príncipe Maximiliano, Santiago, 26 de octubre de 1552, en Miguel Rojas-Mix (ed.), *Cartas de Don Pedro de Valdivia que tratan del descubrimiento y conquista de la Nueva Extremadura*, Barcelona, Editorial Lumen, 1991, pp. 180-181.

llo de la segunda causa que plantea, la especiería, y que la tercera, que no solo estaba asociada a un fin expansivo, también pudiera cobrar vida. Desde 1550 las tierras más allá de los 53° latitud sur comenzaron a ser codiciadas y representadas por los enemigos de España⁷². Fue por estos años que la *Terra Australis* o *Terra Incognitae* se posiciona como un territorio protagonista dentro del juego geopolítico, prolongando con ello una tradición epistemológica creada desde la Antigüedad⁷³.

Ambas cartas tenían como fin justificar un plan de posicionamiento que desde 1551 había decidido llevar a cabo, pero para el que no contaba con los permisos ni títulos. Su estrategia de aproximación consideró dos etapas, una de reconocimiento-acercamiento y otra más política de convencimiento a las autoridades para obtener los títulos y las capitulaciones respectivas. La primera etapa se llevó a cabo por tres vías: dos por tierra –una por el lado atlántico y la otra por los valles de Chile– y una por mar⁷⁴, por el Pacífico. La vía atlántica fue encargada al teniente Francisco Villagra, quien a fines de 1551 cruzó la cordillera cerca de Santiago⁷⁵ –lo que corresponde hoy a Mendoza (Argentina)– y comen-

⁷² La Corona española estaba enterada de que en los reinos de Francia, Inglaterra y Portugal se estaban publicando relaciones de viaje y diversos registros visuales relacionados con el estrecho de Magallanes. En 1557 el cosmógrafo francés André Thevet describió su experiencia en Brasil, en la que adicionó las observaciones que le llegaban de la actual Patagonia. En los mismos años, el almirante francés Guillaume Le Testu había publicado su *Cosmografía Universal* (1555-1556) compuesta por cincuenta y seis representaciones del mundo, en la que dieciséis tenían relación con el Estrecho y doce sobre la *Terra Incognita*. Véase André Thévet, *Les singularités de la France antarctique*, Paris, La Découverte, 1983; Danièle Baverel, Pascale Goutagny et Josette Méasson, *Les cartographes & les nouveaux mondes*, Rouen, Éditions Point de Vues, 2011; Carolina Martínez, “Relatos de viaje e imaginarios geográficos en la *Cosmografía Universal* (1556) de Guillaume Le Testu: apuntes para una arqueología textual”, en *Magallánica. Revista de historia moderna*, vol. 2, n.º 4, Mar del Plata, 2016, pp. 118-135.

⁷³ De hecho, la verosimilitud “ontológica y epistémica” que alcanzan a tener estos lugares imaginados, se dio no solo por ser considerados como una extensión continental de América, como lo señala Carla Lois, sino, también, por su conexión con este paso intercontinental, en Lois, “Quinta pars...”, *op. cit.*

⁷⁴ Los documentos permiten interpretar que la primera parte de la estrategia fue un conjunto de medidas tomadas unilateralmente por Pedro de Valdivia. Esto quedó retratado en diversos documentos posteriores, como en los autos que se hicieron en el Perú contra Francisco Villagra. El vecino Bartolomé de Vivero, quien testificó a favor de este, entrega la siguiente información: “[...] vio ir al dicho Francisco de Villagra por mandado del dicho gobernador don Pedro de Valdivia con sesenta hombres, poco más o menos, y que era público y notorio que el dicho Francisco de Ulloa, capitán iba por la mar a descubrir el Estrecho y el dicho Francisco de Villagra por tierra a descubrir la Mar del Norte”, en Testimonio de Bartolomé de Vivero a favor Francisco Villagra, en el juicio llevado contra él en Lima, Santiago, 1558, en José Toribio Medina (ed.), *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile. Desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo, 1518-1818* [en adelante, *CDIHCh*], Santiago, Imprenta Elzeviriana, 1900, tomo XXII, p. 431. En tanto, el Cabildo de Valdivia informaba de la expedición de Francisco de Ulloa de la siguiente manera: “Habrás tres meses que el Gobernador Pedro de Valdivia, movido con el celo que siempre ha tenido de servir a V. M., envió desde el puerto de la ciudad de la Concepción a ésta una armada de tres navíos, el uno grande y dos pequeños, para que descubriesen la navegación del Estrecho de Magallanes. Salieron de este río y en obra de veinte y cinco días entró en él un navío de ellos en el Estrecho, dentro cuarenta leguas, y habiendo tanteado y visto los puertos de la costa, que dicen haber muchos y muy buenos para la seguridad de la navegación, desde aquí se hará en ocho o días a lo más largo. V. M. lo debe tener y recibir por gran servicio; está la boca del Estrecho por esta Mar del Sur, en cincuenta grados y medio, doscientas e veinte y cinco leguas de esta ciudad”, en Carta del Cabildo de Valdivia informando al Rey de la muerte del Gobernador, Valdivia, 20 de enero 1554, en AGI, Indiferente General, 737, n. 128, pieza I.

⁷⁵ Luego de la muerte de Pedro de Valdivia en 1553, los vecinos de las principales ciudades nombraron a Francisco Villagra como líder. En una carta que demuestra sus méritos para detentar este nombramiento

zó su aproximación hacia el Estrecho⁷⁶. Pero cuando se encontraba a treinta leguas de la ciudad de Valdivia se enteró de la muerte de Pedro de Valdivia, en la Navidad de 1553, lo que no le permitió continuar la misión⁷⁷. La vía terrestre por Chile se organizó y avanzó desde Concepción hasta Villarrica en las mismas fechas, y estuvo a cargo del capitán Jerónimo de Alderete. Uno de sus fines era crear fuertes que sirvieran de puntos de conexión entre las ciudades, sobre todo entre Concepción y Valdivia. Esta última era clave para aproximarse a la zona austral por ser el puerto más cercano a él⁷⁸. En tanto, la vía marítima estuvo a cargo del capitán Francisco de Ulloa, quien zarpó en 1553 desde el puerto de Valdivia luego de una preparación de casi un año. Si bien uno de sus tres barcos logró dar con la entrada del Estrecho, sus anotaciones fueron incompletas, en parte porque la navegación se dio cerca de la boca oeste y no logró el objetivo de llegar hasta la Mar del Norte.

El reconocimiento por mar era, sin duda, imprescindible para saber hasta dónde llegar⁷⁹. No obstante, Pedro de Valdivia auguraba que la instalación definitiva debía hacerse por tierra. Para poder acercarse a las “causas” descritas en las cartas a Carlos V y al príncipe era fundamental ir desde las tierras de Chile “conquistando y poblando” hacia el sur: “y así iré conquistando y poblando hasta ponerme en la boca del Estrecho, e [y] siendo V. M. servido y habiendo oportunidad de sitio donde se pueda fundar una fortaleza, se hará para que ningún adversario entre ni salga sin licencia de Vuestra Majestad”⁸⁰. En otro párrafo de la misma misiva expresó que su política de fundación de ciudades no era más que una forma de aproximarse al estrecho de Magallanes:

“Por febrero de este presente año de 1552, poblé la ciudad de Valdivia; tienen de comer cien vecinos; no sé si cuando les hubiere de dar las cédulas podrán quedar todos. Por el abril adelante poblé la Villarrica, que es por donde se ha de descubrir la Mar del Norte. Hice cincuenta vecinos; todos tienen indios, y así iré conquistando y poblando, hasta ponerme en la boca del Estrecho”⁸¹.

Se deduce que la verdadera intención del extremeño era crear un nuevo extremo del mundo desde este pasaje interoceánico, es decir, instalar una nueva plataforma de intercambio y límite del mundo en nombre de la Corona. Esto se comprueba en que, desde

explica las etapas de esta expedición. Véase: Carta de Francisco de Villagra al Rey, Concepción, 25 de febrero de 1554, en AGI, Indiferente General, 737, n. 128, pieza II.

⁷⁶ Carta del Cabildo de Santiago al Rey, Santiago, 26 de febrero de 1554, en AGI, Indiferente General, 737, n. 128, pieza III. En paralelo, había otra expedición más hacia el norte, dirigida por el capitán Francisco Aguirre, que buscaba asentar nuevas poblaciones en la provincia Diaguita y de Tucumán, como se conocía en aquellas fechas la zona norte de Cuyo.

⁷⁷ Carta de Francisco de Villagra al Rey, Concepción, 25 de febrero de 1554..., *op. cit.*

⁷⁸ Las ciudades fundadas por Pedro de Valdivia desde su llegada a Chile fueron: Santiago (1541), La Serena (1544), Concepción (1550), Valdivia (1552), La Imperial (1552), Villarrica (1552) y Los Confines (1553).

⁷⁹ Esta no fue la primera expedición por mar organizada por Pedro de Valdivia. En 1544, el piloto Juan Baustista Pastene se dirigió hacia el Estrecho, aunque no llegó muy lejos de la ciudad de Valdivia. Barros Arana, *op. cit.*, pp. 207 y ss.; Sobre las fechas y datos de estas expediciones véase Luis Loarden Jiménez, *Navegantes españoles en el Océano Pacífico*, Madrid, Luis Laorden Jiménez editor, 2014, pp. 71-77.

⁸⁰ Carta de Pedro de Valdivia al emperador Carlos V, Santiago, 26 de octubre de 1552, en Rojas-Mix, *op. cit.*, p. 173.

⁸¹ Carta de Pedro de Valdivia al Príncipe Felipe, Santiago, 26 de octubre de 1552, en Rojas-Mix, *op. cit.*, p. 179.

su llegada a Chile, Pedro de Valdivia buscó reformular la nominación de Chile o Chili por “Nuevo Extremo”. En efecto, las ciudades fundadas comenzaron a ser nombradas en las cartas, informes y relaciones de todos los vecinos como partes de la “gobernación del Nuevo Extremo”, lo que en algunos casos derivó en Nueva Extremadura⁸². Esta elasticidad en las acepciones estaba cruzada por una historicidad previa sobre los significados de lo extremo relacionados con la Extremadura en España.

Otra cosa que demuestra lo anterior es que la cabeza de este proyecto geopolítico estaría en el Estrecho y no en la ciudad de Santiago, lugar que Pedro de Valdivia veía tan solo como un primer escalón:

“Así que, V. M. sepa que esta ciudad de Santiago del Nuevo Extremo es el primer escalón para armar sobre él los demás e ir poblando por ellos toda esta tierra a V. M. hasta el Estrecho de Magallanes y Mar del Norte. Y de aquí ha de comenzar la merced que V. M. será servido de me hacer, porque la perpetuidad de esta tierra y los trabajos que por sustentarla he pasado, no son para más de poder emprender lo de adelante”⁸³.

Esta política de avance estuvo amparada por los vecinos de las ciudades que fue formando, quienes mediante diversas cartas al Rey le pidieron apoyo para que Pedro de Valdivia lograra sus propósitos, ya que estos también los beneficiarían a ellos. El extremeño había convencido a sus huéspedes de que el pasaje austral era el objetivo más importante, como lo decía el Cabildo de la ciudad de Valdivia a mediados de 1552:

“Adeudase de nuevo para por mar descubrir la navegación segura del Estrecho y puertos que desde aquí a él hay, por ser la cosa más importante para la sustentación de estos reinos e de los demás descubiertos y poblados en este Mar del Sur, y para descubrir otros mejores y mayores a V. M. tiene hasta ahora en esta tierra mil hombres, y cada día le vienen socorros de más.

A V. M. humilmente suplicamos nos haga merced dar favor y ayuda al gobernador Pedro de Valdivia para que descubra la navegación del Estrecho, pues para sustentarla y asegurarle tiene posibilidad suficiente”⁸⁴.

⁸² Este juego de palabras se observa en varias de las cartas de Pedro de Valdivia. En la que envía a Carlos V en el mes de octubre de 1550 esto es muy explícito: “Tomado mi despacho del Marqués, partí del Cuzco por el mes de enero de quinientos cuarenta, caminé hasta el valle de Copiapó, que es el principio desta [principio de esta] tierra, pasado el gran despoblado de Atacama, y cient[cien] leguas más adelante hasta el valle que se dice de Chili, donde llegó Almagro y dio la vuelta por la cual quedó tan mal infamada esta tierra. Y a esta cabsa [causa], e [y] porque se olvidase este apellido, nombré a la que él había descubierto e [y] a la que yo podía descubrir hasta el Estrecho de Magallanes, la Nueva Extremadura [...]. Viendo yo cómo los caciques desta [de esta] comarca han ya venido de paz y sirven con sus indios, poblé en este asiento y fuerte una ciudad, y nombréla de la Concepción [la nombré de la Concepción] del Nuevo Extremo [...] y el haber poblado en éstas de la Nueva Extremadura las ciudades de Santiago, La Serena y esta de la Concepción [Concepción] [...]”, en Carta de Pedro de Valdivia al Emperador Carlos V, Concepción del Nuevo Extremo, 15 de Octubre de 1550, en Rojas-Mix, *op. cit.*, p. 115.

⁸³ Carta de Pedro de Valdivia al Emperador Carlos V, La Serena, 4 de septiembre de 1545, en Rojas Mix, *op. cit.*, p. 75.

⁸⁴ Relación de los servicios de Pedro de Valdivia en el Perú y Chile dirigida al Rey, Valdivia, 20 de julio de 1552, en José Toribio Medina (ed.), *CDIHCh*, Santiago, Imprenta Elzeviriana, 1896, tomo IX, p. 429.

La conexión del Estrecho a Chile

Para la segunda parte de su plan –política–, como Pedro de Valdivia sabía que la gobernación del estrecho de Magallanes estaba vacante desde la muerte en 1547 de Pedro Sánchez de la Hoz, entendía que había que solicitar su anexión a Chile para lograr un asentamiento legítimo. Para ello, envió a España a su mano derecha Jerónimo de Alderete, quien luego de haber fundado la ciudad de Villarrica en 1552 se embarcó a Europa con un petitorio preciso para el Rey, que entregó entre fines de 1553 e inicios de 1554. Los documentos entregados fueron varios, como la solicitud de mercedes para las autoridades⁸⁵, consideraciones para los vecinos de las ciudades fundadas y la anexión oficial del Estrecho a la Nueva Extremadura, de la que él era el Gobernador:

“Jerónimo Alderete, capitán general de V. A. en la provincia de Chile, que ahora llaman la Nueva Extremadura, en nombre de Pedro de Valdivia, vuestro gobernador en la dicha provincia, digo: [...] Primeramente, porque de los fines de la gobernación que por V. A. está señalada al dicho Gobernador hasta el Estrecho de Magallanes, hay hasta ciento y sesenta y tantas leguas, de las cuales el dicho Gobernador tiene descubiertas ochenta leguas y más, y atento esto, suplica a V. A. le haga merced de le dar en gobernación toda la dicha tierra que hay hasta el dicho Estrecho de Magallanes, para que él lo descubra y pueble, y después que estuviere descubierto y poblado, lo mandará V. A. dar a quien fuere servido”⁸⁶.

Asimismo, para asegurar el posicionamiento en Chile y el de la futura cabeza del Nuevo Extremo, pedía el ingreso de “hasta número de dos mil negros de las islas de Cabo Verde o de otras partes, libres de derechos reales” y la facultad para “hacer tres o cuatro fortalezas en las partes que le pareciese convenir en la vía del Estrecho de Magallanes” donde sus herederos tuvieran una merced posterior⁸⁷.

Las fuentes recopiladas narran que Jerónimo de Alderete logró contactarse con personas cercanas al príncipe Felipe en su arribo a España a finales de 1553. Lo importante de este dato es que hizo pasar las informaciones en paralelo al futuro Monarca –que ya estaba a cargo de algunas labores relativas a América– y al Consejo de Indias, lo que generó cierta controversia entre ambas partes. Hasta el 24 de abril de 1554, fecha en que el Consejo de Indias aprueba los nombamientos de Gobernador para Pedro de Valdivia y de Mariscal para Jerónimo de Alderete, como también la anexión del Estrecho a Chile, todo seguía un curso ordenado. Entre tanto, el Monarca y su heredero estaban concentrados en la boda real que se realizaría en Inglaterra, entre Felipe y María Tudor.

⁸⁵ Véase Consulta del Consejo de Indias, Valladolid, 27 de abril de 1554, en AGI, Indiferente General, 737, n. 96; Consulta del Consejo de Indias, Valladolid, 27 de agosto de 1554, en AGI, Indiferente General, 737, n. 98.

⁸⁶ En la mayoría de estas peticiones e intercambios entre el Rey y el Consejo no hay una fecha exacta, solo se sabe que es el año 1554. A partir de las informaciones que se cruzaron y de las cartas que sí están datadas se ha hecho esta reconstrucción temporal. Todos los documentos remitidos se encuentran en un legajo sin orden, que se ha denominado: Memorial de documentos entre Felipe II, Jerónimo de Alderete y el Consejo de Indias, Valladolid-Londres, 1554, en AGI, Indiferente general, 1093. Este párrafo se encuentra transcrito bajo el nombre Memorial presentado por Jerónimo de Alderete en nombre de Pedro de Valdivia al Consejo de Indias, 1554, en José Toribio Medina (ed.), *CDIHC* Santiago, Imprenta Elzeviriana, 1897, tomo XIII, p. 396.

⁸⁷ Carta de Jerónimo de Alderete, en nombre de Pedro de Valdivia, al Rey, Valladolid, 1554, en AGI, Indiferente General, 1093, pieza 8.

Los cambios en la forma de proceder y la interferencia directa de Felipe II —a pesar de que aún no estaba coronado— comienzan luego de la muerte de Pedro de Valdivia. De acuerdo con las informaciones de los manuscritos, el deceso se supo entre junio y julio de 1554. Luego de la noticia, el futuro Monarca decidió intervenir y otorgó a Jerónimo de Alderete todas las pleitesías demandadas para no perder “tiempo”:

“[...] lo del obispado se haga y se escriba al Consejo como acá se hace la presentación por ganar tiempo y porque así lo ha suplicado éste [...] que Alderete ha venido aquí y ha informado a Su Majestad del Estrecho de Magallanes y de la importancia que acabase de descubrir y poblase de la otra parte y hacer fortalezas, así por la noticia que se tiene que los portugueses tienen fin de poner allí el pie, como porque se sabe que cerca de allí hay cantidad de especería que se puede coger y traer brevemente, y que también es de mucha cualidad para la navegación del Mar del Sur”⁸⁸.

Dentro de lo conseguido por el caballero de la Orden de Santiago estaba la gobernación del pasaje austral. El príncipe pidió que se hiciera una capitulación con los nuevos límites y se detallaran los beneficios otorgados, lo mismo que se hizo con todos los “nuevos conquistadores”. Ahora bien, el escrito dejó en claro que Jerónimo de Alderete no tuvo derecho a emprender nuevas conquistas “porque esto es diferente de lo otro”⁸⁹, en referencia a las Molucas. El 29 de septiembre de 1554, redactó una carta al Consejo informándole de la decisión. En tanto, el 1 de noviembre, desde Londres, el propio Felipe II escribió al Consejo informándole de sus decisiones. El Consejo, sin expresar directamente que se sintió relegado, el 15 de diciembre de 1554 se refirió al contenido de ambas misivas. En primer lugar, sugería al Rey reevaluar la decisión, ya que, según ellos, era apresurado confirmar en el cargo a Alderete sin saber en detalle el estado de Chile. Además, señalaba que estaba informado de que los cabildos de las principales ciudades ya habían nombrado a Francisco de Villagra como gobernador. El Consejo no dudaba de las “calidades” del primero, solo quería evitar un conflicto futuro respecto a la distribución del poder, quizá para no repetir los episodios de guerras civiles del Perú. De forma sutil, criticaba también el hecho de que se le hubiera dado la gobernación del estrecho de Magallanes, “porque este es negocio de mucha importancia para la conciencia y estado de S. M.”⁹⁰, lo que además no contemplaba una serie de provisiones que aseguraran que no se hiciera mal a los indígenas, luego de que muchas de las nuevas conquistas demostraran lo contrario.

Respecto al Estrecho, y omitiendo el hecho de que Jerónimo de Alderete había estado en la expedición que Juan Bautista Pastene hizo a este en 1544, y que era un cono-

⁸⁸ Carta de Jerónimo de Alderete, en nombre de Pedro de Valdivia, al Rey, Valladolid, 1554, en AGI, Indiferente General, 1093, pieza 8. Una bibliografía que permite entender el contexto global para la época: Antony Pagden, *Lords of all the World: Ideologies of Empire in Spain, Britain and France c.1500-c.1800*, New Haven / London, Yale University Press, 1995; Sanjay Subrahmanyam, “Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640”, in *The American Historical Review*, vol. 112, issue 5, Oxford, 2007, pp. 1359-1385.

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ Consulta del Consejo de Indias, Valladolid, 15 de diciembre de 1554, en AGI, Indiferente General, 737, n. 108, f. 1.

cedor de casi toda la zona, señalaba que estaba comprobado lo difícil que era navegar e instalarse en ese pasaje⁹¹. Para ello ejemplificó con lo acontecido en la expedición de Francisco Camargo, hermano del obispo Placencia, considerada como un fracaso. En efecto, para el Consejo no era conveniente que “se descubriese, ni entendiéndose, ni se navegase” este pasaje, ya que había otras tierras de la Mar del Sur que importaba antes descubrir. Así fue como esgrimió tres grandes puntos sobre por qué no había que navegarlo:

“Lo primero, porque vuestra majestad tiene al presente muy quieta y pacífica toda la Mar del Sur, la cual no se navega sino por solos los naturales de vuestra majestad y si el dicho Estrecho se navegase y descubriese, podrían entrar por él navíos de franceses y de otros enemigos e inquietarían y robarían todas las costas de Chile y del Perú y podrían llegar hasta la Nueva España por la Mar del Sur [...].

Lo segundo, porque como la tierra del Perú está siempre tan inquieta, los que se alterasen contra el servicio de vuestra majestad podrían meter valedores por el dicho Estrecho de otros príncipes, lo cual al presente no se puede hacer por no saberse la navegación [...].

Lo tercero, porque la puerta para entrar ahora en el Perú solo es por el Nombre de Dios, y desde allí se ha de ir por tierra a Panamá que está en la Mar del Sur y *ningún enemigo puede hacer daño ni perjuicio en el Perú ni en Chile, sino son los mismos que están en la tierra súbditos y vasallos de vuestra majestad [...]*⁹².

Algunas de las frases y palabras dentro de estos tres puntos permiten comprender la negativa inicial del Consejo sobre este paso⁹³. En el primero, destaca la utilización de la palabra ‘descubrir’, que refiere a un acto de develación sobre el que había que hacerse responsable y no solo como un simple acto de ir hacia un lugar. Descubrir se presenta como un proceso de reconocimiento y apropiación territorial y epistemológica cuyo fin era “poblar”⁹⁴.

⁹¹ Algunas relaciones de mérito entregan valiosas informaciones al respecto. Véase Relación de méritos y servicios de Juan Bautista Pastene, en AGI, Patronato Real, 120, n. 2, r. 10; Auto de posesión de Pedro de Valdivia en nombre del Rey, Valparaíso, 3 de diciembre de 1544, en AGI, Patronato Real, 29, r. 1; Relación de méritos y servicios de Rodrigo de Quiroga, Santiago, 15 diciembre de 1571, en AGI, Patronato Real, 117, r. 8.

⁹² Consulta del Consejo de Indias, Valladolid, 15 de diciembre de 1554, en AGI, Indiferente General, 737, n. 108, f. 2. Cursivas del autor

⁹³ En 1555, seiscientas personas fueron enviadas desde Francia para colonizar el Brasil, lo que alteró los equilibrios en la zona atlántica de América. Véase Jean-Michel Sallmann, *Le grand désenclavement du monde*, Paris, Payot, 2011, p. 446. El interés francés por la zona apareció durante la década de 1540, lo cual quedó reflejado en los testimonios españoles tiempo después: “en diez de Octubre de mil y quinientos y cuarenta y tres años, por la nueva que había venido de los reinos de España de que el rey de Francia juntaba gente de guerra contra S. M. del Emperador, nuestro señor, y par que tuviese limpia esta costa del sur por si los franceses pretendiesen entrar por el Estrecho de Magallanes a infestar lo que era de S. M. en estas partes, la cual cumplió y ejecutó el dicho mi padre trayendo el dicho su navío y en él gran suma de hacienda y algunos caballeros y muchas personas para lo que sucediese, sustentándolos a todos a su costa [...] y así le ofreció el dicho mi padre el dicho su navío y la hacienda que en él traía, que todo valía más de cuarenta mil pesos de oro, y le dio la gente de su compañía, con que pudo el dicho don Pedro de Valdivia, primero gobernador y capitán general de este reino, proseguir sus buenos intentos en la conquista de él”, Probanzas de los méritos y servicios del licenciado Francisco Pastene y los de su padre Juan Bautista Pastene, Santiago, 26 de octubre de 1593, en José Toribio Medina (ed.), *CDIHCh*, Santiago, Imprenta Elzeviriana, 1899, tomo XVIII, pp. 463 y ss.

⁹⁴ Este tipo de situaciones fue clave para que la Corona decidiera crear un orden sobre cómo descubrir y sus significados. Esto quedó patentado con las Ordenanzas de Descubrimientos, nueva población y

El no ir a descubrir evitaba la toma de conciencia del lugar y las responsabilidades que ello ameritaba, es decir, evitaba la posibilidad de crear un problema en caso de que instalarse no fuera posible. Por ello, dentro de este punto el Consejo apelaba a respetar la “quietud” que había en la zona como una forma de invisibilización de esta. La falta de conocimiento de circuitos activos sobre ella evitaría, como dice otra parte del texto, que los enemigos ocuparan “algunas tierras que al presente no están sujetas ni pobladas por los vasallos de vuestra majestad, y se tendrían el trabajo que ahora se tiene en la Mar del Norte en defender de los franceses las naos que vienen cargadas de oro y plata y de otras mercaderías”⁹⁵.

El no descubrir se amparaba en el desconocimiento de la navegación, como se señala en el segundo argumento. Por estas razones, saber efectuarla traería la complicación de que no se tuviera control de la zona. El organismo estaba al tanto de las longitudes del pasaje y difería de la idea de crear fortalezas en él: “aunque el Estrecho se pueble y hagan fortalezas en él, de un cabo y del otro, no se podría prohibir que no pasasen navíos por él, sabiendo el pilotaje y la navegación, porque por la parte que más angosto es, hay cerca de una legua o poco menos”. Ahora bien, lo más problemático era otra cosa: que la “otra parte del Estrecho” fuese una isla –lo que sabemos que es así: “y descubriéndose y bojándose la navegación estaría libre parase navegar la Mar del Sur sin entrar por el Estrecho, por donde no servirían de nada haberse hecho fortalezas para prohibir la entrada de él”.

Por último, el tercer argumento apuntaba más bien al comercio y al control de las mercaderías. El Consejo le bajó el perfil a las palabras de Pedro de Valdivia y Jerónimo de Alderete sobre la posibilidad de que fuera una armada portuguesa la que quisiera entrar y desde ahí hacer negocios⁹⁶.

Las trabas que durante meses puso el Consejo hicieron que el retorno de Jerónimo de Alderete a Chile se dilatase. El intercambio de cartas entre diciembre y febrero entre el Rey y su Consejo causó la desesperación en el nuevo Gobernador, quien a inicios de marzo de 1555 acusaba que mientras más tiempo pasase en España más daño se le hacía al reino⁹⁷.

Hacia fines de abril el Consejo no tuvo otra opción que acceder a la petición real, lo que permitió que a fines de mayo de 1555 Jerónimo de Alderete lograra el objetivo de tener en su poder las capitulaciones que le daban el título de gobernador de Chile y le permitían regresar. Dentro de los documentos que debía llevar estaban las cartas para todos los

pacificación de las Indias firmadas por Felipe II en julio de 1573. Dichas Ordenanzas estaban compuestas por 148 puntos que regulaban tanto los permisos para crear expediciones como también las formas de poblar e informar sobre ellas. Véase Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias dadas por Felipe II, Segovia, 13 de julio de 1573, en AGI, Indiferente General, 427, L. 29, fs. 67r-93v.

⁹⁵ Consulta del Consejo de Indias, Valladolid, 15 de diciembre de 1554, en AGI, Indiferente General, 737, n. 108, f. 2.

⁹⁶ Carta del Consejo de Indias al Rey, Valladolid, 9 de mayo de 1555, en AGI, Indiferente General, 737, n. 124. En esos años era cierto el problema de las interferencias de algunos barcos. Sin embargo, el Consejo era claro en señalar que esto era más bien cerca de la península Ibérica. Véase también, Carta Consejo al Rey informándole sobre problemas con ciertas naves enemigas costas portuguesas, Valladolid, 14 de diciembre de 1554, en AGI, Indiferente General, 737, n. 107; Carta de del Rey a diferentes inquietudes Consejo, Valladolid, 28 de diciembre de 1554, en AGI, Indiferente General, 737, n. 110.

⁹⁷ Carta de Jerónimo Alderete al Rey, Valladolid, 3 de marzo de 1555, en José Toribio Medina (ed.), *CDIHCh*, Santiago, Imprenta Elzeviriana, 1901, tomo XXVIII, p. 19.

cabildos que anunciaban la decisión del Rey, pero también una cédula que lo autorizaba a ir a descubrir las tierras “más allá” del Estrecho, lo que devela la dimensión epistemológica e imaginativa asociada a esto: “y porque nos deseamos saber las tierras y poblaciones que hay de la otra parte del dicho Estrecho y entender los secretos que hay en aquella tierra”⁹⁸.

Este interés de ir “más allá” demuestra el valor que tenía en la época el “secreto” o lo “desconocido” como categorías para construir conocimiento y anexar territorios en América. Lo “incógnito” no era algo abstracto, sino un espacio potencial para ser habitado o que, al menos, funcionaba para especular sobre posibles riquezas. Esto se explica, como dice Jean-Marc Besse, debido a que en esos años “lo desconocido y lo conocido tenían un valor ontológico y epistemológico equivalente”⁹⁹, es decir, no eran dos dimensiones opuestas que se anulaban, sino, más bien, que se complementaban en pos de proyectos políticos.

Sincronización continental desde un nuevo extremo

El nombramiento de Jerónimo de Alderete se dio casi al mismo tiempo que la nominación de un nuevo Virrey para la región. La Corona necesitaba crear un nuevo dinamismo debido a algunas rebeliones internas –como la de Gonzalo Pizarro unos años antes– y al avance de sus enemigos por las costas del atlántico –portugueses y franceses principalmente. Dos de los cambios que se esperaban con esta nueva nominación son la creación de nuevas audiencias –como la de Charcas– y que se terminara de descubrir el estrecho de Magallanes. Del mismo modo, se esperaba proyectar la fe desde dicho lugar, como lo tenía pensado desde un principio Pedro de Valdivia¹⁰⁰.

Se coordinó una táctica geopolítica que consistió en crear dos expediciones que actuaran en paralelo: una que fuera por mar y la otra por tierra. Esta táctica, pensada en España tras la muerte de Jerónimo de Alderete a inicios de 1556, durante el camino que lo llevaba de regreso a Chile, tuvo que terminar de idearse en el Perú, lo que le dio un carácter continental. En la capital del virreinato, el nuevo virrey Andrés Hurtado de Mendoza decidió nombrar a su hijo García Hurtado de Mendoza como gobernador. Este sería quien llevaría a cabo la real cédula escrita para el gobernador de Chile en 1555. El propio Gobernador se encargaría de la expedición por tierra, en tanto el reputado piloto Juan Ladrillero, por mar, se encargaría de terminar de “descubrir” el estrecho de Magallanes y dejaría trazadas las “señales” para una navegación segura desde Europa hasta el Perú y viceversa, así como también contribuiría con datos al padrón real¹⁰¹.

⁹⁸ Se utiliza una copia idéntica a la real cédula del 29 de mayo de 1555: Real cédula al Gobernador de Chile, Bruselas, 20 de diciembre 1558, en AGI, Patronato Real, 32, r. 4.

⁹⁹ Besse, *op. cit.*, p. 147.

¹⁰⁰ Carta de Pedro de Valdivia al Emperador Carlos V, La Serena, 4 de septiembre de 1545, en Rojas-Mix, *op. cit.*, pp. 74-77.

¹⁰¹ Para mayores detalles sobre el personaje como sobre la importancia de esta expedición, véase Mauricio Onetto Pavez y Andrés Vélez Posada, “De Panamá a Magallanes: ciencia, itinerancia y globalidad desde la figura de Juan Ladrillero (1490-1559)”, en *Revista Trashumante*, n.º 16, Bogotá, 2020, pp. 34-57.

Tanto el nuevo Gobernador —el hijo del Virrey— como las naves, llegaron a mediados de 1557 a Concepción, desde donde programaron sus avances. Por tierra se esperaba avanzar desde la ciudad de Concepción en Chile hasta el Estrecho y crear asentamientos que permitiesen una comunicación interna entre los fuertes y ciudades. García Hurtado de Mendoza logró recuperar una serie de asentamientos perdidos desde la muerte de Pedro de Valdivia y también renovar los dominios en la provincia diaguita, de Tucumán y de Cuyo. No obstante, no se produjo el avance esperado hacia el pasaje austral. Por su parte, Juan Ladrillero logró su objetivo de llegar a través de él a su boca del Mar del Norte y volver en 1559, dejando una extensa relación al respecto y algunas cartas de marear¹⁰².

En paralelo a esta expedición, y pese al apoyo dado a las demandas del Rey, en España el Consejo aún se mostraba inquieto respecto a estas tácticas geopolíticas. De hecho, en 1558 una parte de sus miembros le redactaron un documento al Rey que reunía argumentos tanto en contra como favorables sobre el posicionamiento en el Estrecho. Es probable que haya habido presiones desde el norte de América, tanto desde Panamá como desde México, ya que como se verá en el texto, se encontraron expresiones similares a la de Andrés de Urdaneta en las justificaciones en contra.

El manuscrito enumera los argumentos contrarios a la idea de terminar de descubrir el Estrecho, citando los mismos hechos que en 1554 —expuestos más atrás—, insistiendo que “hasta entonces no se tenía entendido que [los portugueses] tuviesen tal propósito, porque es tierra muy distante de su demarcación, y porque se creía que en ella no había Especiería ni aun creemos al presente que podría haber facilidad para ir o venir por allí a los Malucos”¹⁰³.

Solo agregó dos puntos que, sobre todo, refuerzan los tres ya analizados. El primero se relaciona con las condiciones geográficas del estrecho de Magallanes, que para el Consejo no garantizaban un fácil acceso e impedían que se pudiera establecer un control real sobre él que lo transformara en un espacio indiscutido para hacer pasar las riquezas desde el Oriente o desde el resto de América a Europa. Según el Consejo, a pesar de ser un estrecho, la gran amplitud de este y el desconocimiento de cómo navegarlo no permitían crear una estrategia para enfrentar a los enemigos que quisieran atacar los barcos en caso de que estos viniesen con riquezas, por ejemplo, desde Potosí: “teniendo el Estrecho 80 leguas de largo como tiene, y siendo por allí la navegación, podrían los enemigos aguardar allí los navíos que viniesen de Chile y del Perú con oro y plata, y no podrían pasar sin verlos por ser poca la distancia que tiene de ancho, y los podrían tomar”¹⁰⁴.

El otro inconveniente estaba referido al papel de este *pasaje-mundo* respecto a la contabilidad de las riquezas americanas. Atravesarlo no daba la seguridad de un control por etapa que sí daba el paso de Panamá. Esto resulta llamativo, ya que, si fuera por inmensidad territorial, esta situación podría haberse imaginado sobre cualquier parte de América:

¹⁰² La relación completa se encuentra bajo el nombre de “Descripción del viaje de Juan Ladrillero: Estrecho Magallanes”, en AGI, Patronato Real, 33, n. 1, r. 1.

¹⁰³ Parecer del Consejo de Indias sobre los descubrimientos en el Estrecho de Magallanes, Valladolid, 5 de mayo de 1558, en AGI, Indiferente General, 738, n. 26, f. 2.

¹⁰⁴ *Ibid.*

“El otro, porque navegándose el dicho Estrecho, se daría ocasión a que más fácilmente pudiesen hurtar a vuestra majestad los quintos de oro y plata y los derechos de otras cosas, porque no había después de embarcados en la Mar del Sur donde les tomasen cuenta de lo que traían, y se podrían ir con ello a donde quisiesen, lo cual al presente no se puede hacer tan fácilmente, porque los que navegan ahora a Chile van a hacer la primera escala al Perú a la Ciudad de los Reyes, y allí se les toma cuenta de lo que traen, y si vienen quintado y registrado, y desde la ciudad de los Reyes vienen a Panamá, donde asimismo a todos los que vienen del Perú y de Chile y de otras partes por los oficiales de vuestra majestad son visitados, y se ve asimismo lo que traen, y desde allí se pasa el oro y plata por tierra hasta la ciudad del Nombre de Dios donde otra vez los oficiales de vuestra majestad que allí están tornan a ver todo lo que se embarca y saben si va quintado y registrado, y si no, lo toman por perdido, y aun con todas estas dificultades defraudan a vuestra majestad sus quintos y derechos, y cuanto más lo harían si no hubiese quien les pidiese cuenta ninguna. Porque por el Estrecho, si se navegase, se podrían salir sin que en la tierra se supiese irse con ello a donde quisiesen, como está dicho sin que acá se tuviese noticia de ello”¹⁰⁵.

Sin duda, el desconocimiento técnico sobre cómo navegar el Estrecho y sobre las condiciones climáticas y geográficas afectaban las escalas de representación y preocupación. La inmensidad de lo global desde el paso en el extremo sur era un problema en este caso. La frase “y se podrían ir con ello a donde quisiesen” exhibe al estrecho de Magallanes como una puerta conectora con el mundo en su máxima expresión, con un espacio incommensurable, una vía de conectividad que no se puede rastrear si se entra en ella ya que puede llevar a destinos insospechados, entre ellos, “a lo de más adelante”.

A diferencia del escrito de 1554, el Consejo había decidido enumerar los cinco grandes aciertos en caso de que el Estrecho se convirtiese en un punto para proyectar los intereses de la Corona. Su labor no podía ser obstruccionista, sino que, más bien, debía aportar soluciones. El primero de los aciertos era que, en caso de poblar la boca norte, se lograría establecer un control territorial hasta el Río de la Plata. Con esto se aumentarían las posesiones de la Corona y también la propia fe. Además, se podría generar un circuito nuevo de intercambio comercial y ayuda para reabastecer las naves que pasaran. A su vez, esto ayudaría al proyecto de poblamiento de la zona que había impulsado el Rey por medio de la figura de Jaime Rasquín.

El segundo y el tercer acierto apuntaron a una mejora en las transacciones internas en América (reducir “los excesivos gastos que se hacen en llevar las mercaderías al Perú y a Chile por el Nombre de Dios y por Panamá”) y en una mayor rentabilidad para la Corona por medio del cobro de impuestos que podrían rescatarse de los nuevos territorios descubiertos¹⁰⁶.

La especiería constituyó el cuarto punto: “porque del dicho descubrimiento y navegación podría suceder que la Especiería se pudiese contratar por allí, de que vendrá mucho provecho a estos reinos”. Para el cumplimiento de este punto era necesario crear un sistema de defensa por medio de zabras o galeotas que la navegasen a diario con tal de “pervertir a otros príncipes que no ocupasen aquella navegación y paso para poder ellos navegarle e infestar a todas aquellas tierras y ocuparlas”.

¹⁰⁵ Parecer del Consejo de Indias sobre los descubrimientos..., *op. cit.*

¹⁰⁶ *Ibid.*

En tanto, el último punto también tenía un carácter disuasivo para los propios vasallos, ya que según el Consejo se podrían controlar mejor los castigos en caso de que hubiese sublevaciones en el continente: “habría más facilidad para poder entrar a castigarlos, lo cual no se puede hacer tan fácilmente por el Nombre de Dios, por tomar como toman ellos luego en la Mar del Sur el puerto de Panamá”¹⁰⁷.

Los pareceres y estrategias adoptadas, desde distintas latitudes durante la década de 1550, respecto al papel esperado del estrecho de Magallanes en la protección y proyección comercial, territorial y espiritual para el resto de América y el globo, determinaron la forma de concebirlo e interactuar con él las décadas siguientes. Se podría decir que desde 1560 y hasta fines del siglo, este pasaje se consolidó como un espacio desde donde especular una serie de soluciones en defensa tanto para Chile como para el continente, y de riquezas en caso de poder explorarlo y conectarlo con el resto del globo.

TRES ESCALAS PARA UNA MISMA CONCEPCIÓN GEOPOLÍTICA

Descuido estratégico y falta de política imperial

La anexión del Estrecho a Chile no trajo el efecto esperado. La creación de un asentamiento definitivo no se produjo luego de que terminaran las expediciones de García Hurtado de Mendoza y Juan Ladrillero. La necesidad de asegurar el territorio conquistado y mantener las encomiendas no permitieron encontrar los medios para que nuevas empresas pudieran acercarse a la zona. A esto se suma la falta de contingentes y apoyo tanto del Perú como desde España, lo que fue muy reclamado por “los de Chile”.

Ahora bien, las autoridades y vecinos no querían que el pasaje austral perdiera protagonismo, puesto que se desvalorizarían sus tierras y perderían la posibilidad de entrar en el circuito continental-global que muchos idealizaban. Francisco Villagra, quien fue nombrado gobernador de Chile tras la partida de García Hurtado de Mendoza en 1561 –ante la muerte de su padre–, señalaba lo siguiente previo a embarcarse desde Lima para tomar el poder en Chile:

“[...] me ocuparé en cumplir lo que V. M. me manda, que el descubrir y poblar lo que hay hasta el Estrecho y llegar a la Mar del Norte, donde, espero en Nuestro Señor y en ventura de V. M. que he de hallar puerto para ir por allí a España, que será la cosa de que más provecho pueda resultar, así a estos reinos como a esos, y según la gran maestra y noticia que tenemos de esta tierra, ha de ser tanta y tan buena y rica que, allende de que habrá para poder dar de comer a los que la ganaren y descubrieren, ninguna cosa, tendrá V. M. en estas tierras que más principal sea, y en ello me ocuparé sin entender en más hasta dar cuenta a V. M. de lo que en esta empresa hiciere”¹⁰⁸.

Los vecinos insistieron en el estrecho de Magallanes como un espacio de solución de los problemas internos y como una puerta de control americana. Por ejemplo, en

¹⁰⁷ Parecer del Consejo de Indias sobre los descubrimientos..., *op. cit.*

¹⁰⁸ Carta de Francisco de Villagra a S. M. sobre lo que se propone ejecutar en Chile luego que tome posesión del gobierno, Ciudad de los Reyes, 27 de febrero de 1561 [AGI, Lima, 120], en José Toribio Medina (ed.), *CDIHC*, Santiago, Imprenta Elzeviriana, 1901, tomo XXIX, p. 101.

1563, tras la muerte del recién asumido Francisco Villagra, el Cabildo de Concepción solicitaba que para asegurar dicho territorio y mantener la idea de poblar la zona austral era necesario “mandar dar licencia en España a los que quisieren venir a esta tierra, en especial si fuese por el Estrecho de Magallanes, porque en estas dos cosas entendemos Dios y Vuestra Majestad serán muy servidos y los reales quintos muy aumentados”¹⁰⁹.

La misma coyuntura hizo reaccionar al Cabildo de Valdivia, aunque su lectura fue un poco diferente porque buscó detallar los problemas que acongojaban al reino y las condiciones que impedían crear una expedición para ir al Estrecho. Marcaba que no se gozaban de las mismas circunstancias materiales ni políticas que tuvieron las dos expediciones más significativas que se habían acercado a dicho lugar: la de Juan Bautista Pastene (1544) y la de Juan Ladrillero (1559).

Por otra parte, el Cabildo ilustraba la tenacidad de los indígenas y las particularidades de aquellos que se encontraban en esa zona, que tenían prácticas como la antropofagia:

“[...] en vida de Valdivia proveímos una armada que envió a navegar el Estrecho de Magallanes; y en tiempo de don García de Mendoza otra con todos los bastimentos necesarios de bizcocho y armas, y en este tiempo y aún hasta ahora hemos tenido muy gran trabajo en pacificar estos naturales, que, aunque no son tan belicosos como los de los términos de las ciudades dichas, son inclinados a otras maldades muy pésimas, que se suelen comer unos a otros: ya con el ayuda de Dios y con andar sobre ellos, se les ha quitado mucha parte”¹¹⁰.

La intención del Cabildo de Valdivia no solo fue informar de las complejidades experimentadas en los últimos años, sino, también, mostrar su calidad como ciudad, que definían como “la mejor que hay en toda esta provincia y estar tan junta al Estrecho de Magallanes y tener el mejor puerto que hay en todas las Indias donde se pueden hacer muchos navíos”. Se buscaba causar la impresión que desde dicha ciudad-puerto se lograría la extensión y consolidación definitiva del reino hacia la zona austral, para así explorar sus riquezas y poder acercarse al continente asiático:

“Y para que V. M. fuese más servido y esta tierra se ampliase y el socorro de gente viniese más breve, si fuese servido, había de mandar navegar el Estrecho de Magallanes, pues acabados de desembocar los navíos que viniesen de España, vendrían al puerto de esta ciudad dentro de seis días y en menos con viento en popa, y sería esta harto mejor tierra que el Perú, pues es más rica y de minas de oro y de plato se tiene tanta noticia, demás de descubrirse las islas de Molluco y otras provincias muy pobladas e islas que están ya vistas, que por falta de gente se dejan poblar”¹¹¹.

Para lograr estos objetivos debían darse algunas condiciones. Por ejemplo, que viniesen personas de Castilla¹¹² que llegasen por el Estrecho y no por otras partes –como Panamá– para evitar que se quedaran allá o que llegaran disminuidos:

¹⁰⁹ Carta del Cabildo de Concepción del Nuevo Extremo que informa la muerte de gobernador Francisco Villagra, Concepción, [16] agosto 1563, en AGI, Patronato Real, 108, r. 8, f. 579.

¹¹⁰ Carta del Cabildo de Valdivia a S.M., Valdivia, 12 de octubre de 1563, en AGI, Patronato Real, 108, r. 8, f. 584.

¹¹¹ *Ibid.*

¹¹² *Ibid.* Otra carta que sugiere algo similar es: Carta Cabildo de Valdivia al Rey, Valdivia, 8 de julio de 1564, en AGI, Chile, n.º 30.

“[...] y los que viniesen por el Estrecho librarse hían de los trabajadores del Nombre de Dios y Panamá y de su poca salud, pues ha sido sepultura y es de españoles, y llegados acá, que en tres meses de navegación llegarán, teniendo razonable tiempo, desembarcan en tierra del mismo temple que tierra de Campos, salvo ser tiempos al contrario, que cuando en España es invierno, es acá verano, cuando comienza allá la primavera por el mes de mayo, acá es otoño, y la primavera de acá comienza por el mes de septiembre y por Navidad es el riñón del verano”¹¹³.

Ahora bien, estas peticiones no bastaron para movilizar a la monarquía. Durante los años siguientes la inestabilidad interna de Chile se profundizó, tanto por la agudización del conflicto en la zona de Biobío-Valdivia como por la falta de ayudas y la muerte de algunos de sus líderes. Esta inacción derivó en que operase el principio de “no descubrir” el estrecho de Magallanes, y como consecuencia que perdiera peso geopolítico. Esto también estuvo influido por el éxito de algunas empresas como la de Andrés de Urdaneta¹¹⁴—que habían encontrado la forma de llegar a Asia desde el norte de América— y por el cambio de política interna que tuvo el virreinato con la llegada de Francisco de Toledo, quien buscó instalar un control interno más fuerte¹¹⁵.

Este menor interés político causó preocupación en personajes como Alonso de Ercilla y Pedro Sarmiento de Gamboa, quienes en sus trabajos reforzaron la importancia de este pasaje como una ruta para pensar la seguridad americana y, cosmográficamente, el mundo¹¹⁶.

La pérdida de relevancia se expresó en un “descuido” desde el punto de vista estratégico. Esto fue bien leído por los enemigos de España, sobre todo los ingleses, quienes desde 1570 aumentaron sus acercamientos a las costas americanas tanto por el Atlántico como por el Pacífico (desde Oriente). La célebre entrada de Francis Drake por el estrecho de Magallanes en 1578 fue la gran consecuencia de este “descuido”¹¹⁷. El paso del corsario inglés revitalizó la condición de “pasaje-mundo” de este paso interoceánico, pues lo convirtió otra vez en una referencia para imaginar cómo sincronizar las dimensiones globales, continentales y locales tal como había ocurrido en la década de 1550¹¹⁸.

Los daños causados en diversos puertos americanos hicieron que el papel del Estrecho de nuevo se pusiera en discusión y que la idea de fortificarlo tomara fuerza desde

¹¹³ Carta del Cabildo de Valdivia a S.M. Valdivia, 12 de octubre de 1563, en AGI, Patronato Real, 108, r. 8, f. 584.

¹¹⁴ Susana Truchuelo García (coord.), *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ordizia, Ayuntamiento de Ordizia, 2009.

¹¹⁵ Javier Tantaleán Arbulú, *El Virrey Francisco de Toledo y su tiempo*, Lima, Universidad de San Martín de Porres, 2011, 2 tomos; José Luis Martínez, “El virrey Toledo y el control de las voces andinas coloniales”, in *Colonial Latin American Review*, vol. 21, issue 2, London, 2012, pp. 175-208.

¹¹⁶ Véase Paul Firbas, “Saberemos hemisféricos: Sarmiento de Gamboa y sus textos sobre el Estrecho de Magallanes”, en *Anales de Literatura Chilena*, n.º 26, Santiago, 2016, pp. 41-57; Zuleta, *Pedro Sarmiento...*, op. cit. y Mauricio Onetto Pavez, “La Araucana de Alonso de Ercilla, un chant d’histoire globale”, 2018. Disponible en <https://journals.openedition.org/e-spania/27852> [fecha de consulta: 27 de agosto de 2019].

¹¹⁷ Jean Pierre Sanchez, “Port-Famine. La rivalité hispano-britannique dans le détroit de Magellan au XVIe siècle”, en *Caravelle*, n.º 69, Toulouse, 1997, pp. 69-97; David Burgess, *The Pirates’ Pact: The Secret Alliances Between History’s most Notorious Buccaneers and Colonial America*, Chicago, McGraw-Hill, 2008.

¹¹⁸ Cf. Jason McCloskey, “Crossing the Line in the Sand: Francis Drake Imitating Ferdinand Magellan in Juan de Miramontes’s ‘Armas antárticas’”, in *Hispanic Review*, vol. 81, issue 4, Philadelphia, 2013, pp. 393-415.

diferentes lugares de América¹¹⁹. Por ejemplo, el presidente de la Real Audiencia de Panamá, Juan López de Cepeda, informaba al Rey sobre lo necesario que era fortificar el estrecho de Magallanes luego de que “las dos puertas que tiene esta Mar del Sur para su entrada ambas han sido acometidas por los Ingleses”; y sobre lo relevante de considerar relaciones como la Juan Ladrillero para guiarse¹²⁰.

Resquicios de la segunda circunnavegación

La idea de fortificar el Estrecho luego de que Francis Drake lo atravesara se tomó muy en serio en la Corona¹²¹, por lo que antes de crear el plan para concretar la idea el Rey solicitó diversos “pareceres” para saber qué era lo más conveniente. Así, entre 1579 y 1580 una serie de pilotos, comerciantes, cosmógrafos y miembros de la Corte escribieron sus inquietudes y proposiciones sobre qué hacer en la zona y respecto a la seguridad de las costas americanas.

Los argumentos expuestos en cada uno de estos “pareceres” evidencian la condición de “pasaje-mundo”. Ante la variedad de documentos existentes, dos son representativos de lo que se pensaba en España y que profundizan en los alcances de este calificativo¹²². El primero fue escrito en Madrid, el año 1579, por el reputado piloto napolitano Juan Bautista Gesio¹²³ y el segundo fue escrito en Sevilla, un año después, por otro nauta muy bien considerado por la Corona, Diego Robles.

El parecer del piloto comienza criticando el descuido de pensar que nadie se atrevería “en el mundo de ánimo para acometerse a semejante empresa, y pues no se advirtió ni se creyó a esto ni se proveyó a lo que convenía”. De acuerdo con sus palabras, no era una sorpresa que los ingleses entraran por el pasaje austral, ya que la monarquía no había escuchado a los “hombres prácticos mucho tiempo atrás”, quienes habían anunciado las dos causas por las que convenía posicionarse en la zona:

“[...] la una para impedir la navegación de corsarios que en algún tiempo se atreviesen de entrar en aquella mar de la costa del Perú y Nueva España, hurtando y apoderándose del Estrecho por asegurar sus navegaciones, y fuese después cosa muy trabajosa a echarlos fuera. Y la otra porque se hiciese desde ahí la navegación de la costa del Perú, Chile y de la costa de la Nueva Guinea y con esto se poblase y descubriese toda la otra costa desde el Estrecho por el Río de la Plata y costa del Brasil”¹²⁴.

¹¹⁹ La difusión de esta “entrada” fue bastante rápida y prolongada en el tiempo, véase: José María García Redondo y Consuelo Varela, “Ecos literarios y memoria cartográfica del Famous Voyage de Francis Drake”, en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 70, n.º 2, Sevilla, 2013, pp. 441-478.

¹²⁰ Carta del Licenciado Cepeda al Rey, Panamá, 22 de mayo de 1581, en AGI, Panamá, 13, R. 20, n. 127, f. 1.

¹²¹ Los relatos y argumentos presentados por Pedro de Sarmiento Gamboa fueron unos de los que influyeron en esta idea. Firbas, *op. cit.*; Zuleta, *Pedro Sarmiento...*, *op. cit.*

¹²² Estos pareceres se insertan dentro de los procedimientos de saber de la monarquía para esos años. Véase, Brendecke, *op. cit.*, pp. 381-411.

¹²³ Sobre la importancia científica de Juan B. Gesio en la Corte, véase Portuondo, *op. cit.*, pp. 209-235.

¹²⁴ Parecer de Juan Bautista Gesio sobre instalar una armada en el Estrecho de Magallanes, Madrid, 27 de agosto 1579, en AGI, Patronato Real, 33, n. 2, r. 7, f. 2.

Para el cosmógrafo lo importante no era saber cómo los ingleses habían logrado penetrar en la zona, sino investigar los objetivos de esta navegación y por cuáles caminos podrían volver. De esta manera imaginaba impedir futuras entradas. Ello daría respuesta a si valía la pena o no poblar el Estrecho:

“[...] si conviene poblar el Estrecho, dónde y cómo, si es bien poblado de dónde y por dónde se ha de enviar la gente, y hacerse la navegación o por Chile o por España, y por cuánto tiempo conviene que la armada llegue al Estrecho, cuándo sea de partir de España, y examinar el provecho y la importancia que resultare de la población del Estrecho, y al fin, hallarse una mansón conveniente a la navegación de España al Estrecho y del Estrecho a España, para que con brevedad y facilidad se haga este camino”¹²⁵.

Para el napolitano, eran tres razones las que habrían justificado la entrada inglesa. La primera, hurtar y enriquecerse; la segunda, “no solo por hurtar, sino por robar y volver por el mismo camino y buscar muy bien la navegación de la isla y venida para después volver con más poderío y hacer más daño”; y la tercera, descubrir y poblar las tierras más allá del pasaje que las observaba como la ruta directa hacia la Nueva Guinea, aunque pensaba que para asegurarse habrían dejado un fuerte instalado. Esta última razón era la más compleja y perjudicial según él, ya que si se había instalado algún fuerte mientras fueron a descubrir el “Oriente” o a poblar nuevas tierras, sacarlos sería muy difícil.

Con sus apreciaciones, el funcionario real explica cómo se concebía una serie de circuitos continentales y globales desde el estrecho de Magallanes, a pesar de ser un lugar en el que la Corona no se había posicionado. Esta dimensión más bien especulativa, se observa en las cuatro maneras con que presagia cómo podrían retornar las flotas inglesas a Europa. Las dos primeras las asocia con hechos que podrían ocurrir en el norte de América. Las posibilidades de volver por Panamá o de “buscar salida y Estrecho por la parte del norte, costeano la nueva España por la parte del Cibola y Quivira”¹²⁶ podían ser opciones, no obstante, esta última no le parecía verosímil desde el punto de vista de la cantidad de tiempo de navegación y el riesgo que corrían de perderse.

La tercera manera la asociaba con el “camino de los portugueses”, que consideraba la derrota entre Acapulco a Filipinas, como lo había hecho Andrés de Urdaneta años antes. Luego cavilaba que bordearían el África desde el cabo de Buena Esperanza. Este camino le parecía factible debido al conocimiento que la mayoría de los marinos europeos tenía sobre él y por los “buenos mantenimientos topando, siempre islas y tierras pobladas y fértiles”, aunque dejaba en claro los dos problemas que podían tener: uno náutico, por medio de la broma¹²⁷,

“[...] y] el otro que no podrían pasar seguros de los portugueses por el Estrecho de Cingapura y Malaca y les fuera menester pasar por el canal de Sunda o entre Sunda y Sumatra, que es muy difícil acertar y de peligrosa navegación, o navegar al sur por Maluco y banda entre Solor y

¹²⁵ Parecer de Juan Baustista Gesio..., *op. cit.*

¹²⁶ *Ibid.*

¹²⁷ La broma corresponde a un tipo de larva que penetra los cascos de las embarcaciones y que en viajes largos producía grandes inconvenientes a las embarcaciones.

Timor por la parte del sur de la Faria, corregir y volver en busca del cabo de Buena Esperanza por el rumbo del oeste sudoeste por fuera de la isla de San Lorenzo, y esta navegación es mucho más peligrosa y más larga y no serán seguros al Cabo Verde de no toparse con la armada de Portugal, de India o de la Mina o del Brasil¹²⁸.

La cuarta manera era la que más lo convenía: retornarían por donde mismo entraron, es decir, por el Estrecho. Su temor respecto a esta alternativa era que ya hubiesen creado alguna población y que se atreviesen a efectuar “algún descubrimiento por la otra costa frontera de Chile¹²⁹”.

El parecer también debía proponer soluciones a corto y largo plazo. En el corto, entendía que era necesario impedirles el paso por medio de una persecución con navíos bien armados, no dejándoles tomar otros barcos o galeras de las costas chilenas o peruanas. Al mismo tiempo, proponía la construcción de un fuerte en una de las cuatro angosturas del estrecho de Magallanes tomando como referencia las anotaciones dejadas por el piloto Juan Ladrillero en 1559. A largo plazo creía relevante la construcción de un fuerte en la salida de la boca sur, así como tener navíos de defensa que pudiesen asegurar la costa de Chile, del Perú y de Nueva España. Para ello consideraba fundamental:

“[...] hacer muchas guardias de seis en seis leguas, correspondientes la una o la otra y con el fuerte del dicho cabo, y continuarse estas garitas y torres hasta la costa de la Nueva España y en apareciendo alguna nao salir del Estrecho en la Mar del Sur, luego de noche hacer señal con la lumbrera a la torre, su correspondiente, y la otra a la otra, y cuantos navíos fueren, tantas lumbreras hacer, y de esta manera en una noche irá la nueva por todo el Perú y Nueva España de cuántos navíos han desembocado el Estrecho a la Mar del Sur y pueden estar todos apercebidos¹³⁰”.

Además de los navíos de defensa, indicaba que otros buques de carga pudiesen transitar para activar los intercambios y mantener en contacto las regiones del Perú, Chile, el Estrecho y el Río de la Plata:

“[...] todo el comercio del Perú, de la Nueva Guinea y de Maluco y de las Filipinas vengan en España por vía del Estrecho, que no por nombre de Dios y con esta se poblará todo Chile, se descubrirá la contra costa de Chile, la Nueva Guinea, se descubrirá e poblará la otra costa hacia el Río de la Plata y el comercio del dicho río con la tierra del Brasil, y así en el Estrecho se hará una ciudad de gran comercio y emporio de las costas del oriente y del occidente, y será una pausa de todos los navíos a donde irán a invernar, y este trato y comercio será de muy gran provecho a su majestad¹³¹”.

Para lograr estas metas, el cosmógrafo proyectaba enviar gente desde España a la zona. Consideraba que había que evitar que personas de Chile y Perú fueran porque, por lo general, no tenían la preparación para enfrentar a los corsarios. Para ejemplificar esto, relató cómo el virrey del Perú, apenas se enteró de la entrada de los corsarios, mandó

¹²⁸ Parecer de Juan Baustista Gesio..., *op. cit.*, f. 3.

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ *Op. cit.*, f. 6.

¹³¹ *Ibid.*

dos grandes navíos armados a seguirlos con doscientos hombres, y que luego de encontrarlos no se atrevieron a pelear. Juan B. Gesio cavilaba que eran necesarios entre mil a mil quinientos soldados bien equipados. Auguraba que luego de construir un gran fuerte en el pasaje austral y dejar libre de enemigos la zona, bastaba que solo doscientos se quedaran a salvaguardar la región. Para el resto proponía lo siguiente:

“[...] enviarlos a las Filipinas a la conquista de la China o contra portugueses si habrá guerra con ellos, porque mayor mal podemos hacer a portugueses haciéndoles guerra con 2.000 hombres en aquel oriente que no acá con 50.000, porque además de ocuparles las fuerzas que tiene, les impedimos el comercio que tienen en la China de Charque Siam Java Sumatra y clavos del Maluco y los tratos con Malaca con los cuales ellos sustentan a Portugal, y además aquella hacienda quitándose a ellos se viene a incorporar con nosotros”¹³².

Unos meses después del escrito de Juan Bautista Gesio, esta vez desde Sevilla, el piloto Diego Robles, a petición directa del Rey, expuso su “parecer”. Su experiencia en las costas de Panamá y Tierra Firme durante las décadas anteriores y sus conocimientos sobre los puertos americanos lo convertían en una voz legitimada. Diego Robles responde a este llamado con un texto que intentó poner en perspectiva si era necesario o no el envío de contingentes, esto en relación con los excesivos costos. Para el piloto no solo se trataba de enviar gente, sino que había que asegurar las mil doscientas leguas de costa que tenía el Mar del Sur y los más de cien puertos en ella. Antes de ejecutar un plan de esta envergadura expresaba lo importante que era estudiar el caso. Para guiar su parecer redactó siete interrogantes que habría que responderse antes de este envío.

La primera estaba relacionada con saber “si este Estrecho tiene más de una canal y entrada, y si estando aquel paso guardado, lo estaría la Mar del Sur”. Dentro de este punto examina las anotaciones dejadas desde el descubrimiento de este paso en 1520. Confirma que se poseen notas de las expediciones de Fernando de Magallanes, García Jofré de Loaísa, del obispo Plasencia y del capitán Juan Ladrillero, las que utiliza para comparar las alturas donde desembocaron las naves, las leguas de distancia entre los lugares para atracar y la longitud y profundidad del mar considerando la talla de las naves que podían entrar o no en él¹³³. En este sentido, marcaba que uno de los mayores problemas era que aún no se sabía si las tierras más allá del Estrecho eran islas o no. En caso de ser islas advertía innecesario enviar una gran armada y pensaba que era mejor utilizar la que ya existía entre la costa del “Nombre de Dios y Carthagená” a modo de patrullaje, puesto que por más que se intentara poblar con mil hombres la zona, veía casi imposible controlar el paso extranjero por un lado u otro¹³⁴.

Para Diego Robles también era importante considerar el nivel de motivación de los enemigos, puesto que, si la intención de ellos era pasar sí o sí desde el Atlántico al

¹³² Parecer de Juan Baustista Gesio..., *op. cit.*, f. 8.

¹³³ Parecer de Diego Robles al rey sobre enviar una Armada al Estrecho Magallanes, Sevilla, 1580, en AGI, Patronato Real, 33, n. 3, r. 3, f. 2.

¹³⁴ Cf. Amândio Morais Barros, “Algumas questões a propósito das Armadas de protecção dos mares, a partir do percurso militar de Fernão de Malhaes Caldeira (segunda metade do século XVI)”, en Academia Marinha, *O poder do Estado no mar, e a História*, Lisboa, Academia Marinha, 2013, pp. 341-378.

Pacífico, serían capaces de hacerlo, incluso, “por la tierra que llaman del Labrador” –estrecho que se pensaba existía por el norte de América. Él tenía la certeza que este paso existía a los 72° latitud norte, aunque lo exhibe como un pasaje complejo por su altura, frialdad, vientos y mares tormentosos. La opción de pasar por ahí desgastaría mucho a los enemigos antes de llegar a las costas de la Nueva España. A su vez, prevenía que el riesgo era menor si elegían esta vía, porque en esas regiones las embarcaciones portaban solo cacao y algodón, que consideraba como productos abundantes, pero no tan importantes como el oro y la plata.

En la segunda interrogante se preguntaba “si trayendo armada de guardia en aquella costa, los navíos de ella podrían navegar seguros, sin que recibiese el daño de los enemigos”. Si bien desde Sevilla no se dudaba de la seguridad que se podría ganar con el envío de naves, las complicaciones eran cómo pagar esto en el largo plazo y la logística que aquello ameritaba. Respecto a esto último, advertía difícil financiar y poner una pequeña armada en las embarcaciones que salían con mercancías desde Panamá hacia las costas del Perú y Chile, como se hacía en ese entonces con las que salían desde España a las Indias. La gran cantidad de naves que circulaban por la zona y la desprotección con que quedarían algunos puertos de carga eran motivos suficientes para que esto no fuera factible. Cabe mencionar que el conocimiento que se tenía en Sevilla tanto de la operatividad como de la cantidad de barcos que transitan por América en esas fechas ya era algo consolidado gracias a las informaciones que circulaban por los puertos andaluces y a “instituciones” como la Universidad de Mareantes¹³⁵.

En la sugestión número tres demandaba “si de hacer esta armada se podría tener algún alboroto en la tierra, o qué inconveniente se podrían seguir”, a lo que respondía que no había inconvenientes. Para él, la llegada de una cantidad importante de contingente a América no rompería los equilibrios en la organización. Distinguía cierta quietud en el Perú que favorecería al intercambio entre los distintos grupos. Es más, en su cuarta interrogante, que trata sobre qué pasaría si no hubiese armada y los daños que ocurrirían, indicaba que bastaría que “españoles e los indios” trabajasen unidos para que los puertos estuviesen seguros. Para el cosmógrafo, si los naturales fuesen parte de la vida de los puertos o tuviesen más accesos a ellos, serían los primeros en defenderlos: “los propios naturales sin ayuda de los españoles serian bastantes a los romper y desbaratar, aunque fuesen mucha gente, y así se ha visto por experiencia todas las veces que los corsarios se han aventurado asaltar en tierra donde haya habido cerca población de indios, que los han flecha y muerto”¹³⁶.

Proyectaba que si se resolvían estas divisiones el problema se daría solo en los lugares donde no había poblaciones o unión entre españoles e indios, como en el mar o en los lugares de paso: “por donde pasan reguas cargadas con oro y plata, y en toda la costa de la mar del sur, de la Nueva España, Guatemala, Nicaragua, y la del Perú, no ay camino cincuenta leguas de la mar donde puedan salir a dar asalto en ellas”¹³⁷. La atención

¹³⁵ Pablo Emilio Pérez-Mallaina, “La creación de la Universidad de Mareantes”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 39, Madrid, 2001, pp. 43-62.

¹³⁶ Parecer de Diego Robles..., *op. cit.*, f. 4.

¹³⁷ *Ibid.*

en estos territorios evitaría que los enemigos se apoderaran de los productos que decía que circulaban y se comerciaban en dicha zona: plata, oro, perlas, azúcar, cochinilla, jengibre, corambre, guayacán y anís.

La preocupación número cinco tenía una vocación más técnica: “qué armada, habiendo de proveerse, sería de más efecto y menos gasto, galeras o navíos de alto bordo”. En este punto, el piloto sugiere que, en caso de hacer una armada, se utilicen galeras de remos o navíos de alto bordo y se consideren técnicas de construcción americanas. Solo así, señalaba, se podrían afrontar las más de mil leguas de costa, caracterizadas por tener un viento contrario “que llaman sur” y corrientes que no permitían una navegación fluida. Explicaba los casos de las navegaciones que recorrían desde Panamá al Perú y Chile, las que en muchas ocasiones debían devolverse o peregrinar sin poder encallar y reabastecerse en el trayecto. Las opiniones de Diego Robles se apoyaban en su propia experiencia, pero también en algunas relaciones reconocidas en la época. Por ejemplo, para reforzar este parecer explicó las dificultades de la navegación que tuvo el licenciado Pedro de la Gasca para ir a enfrentar a Gonzalo Pizarro al Perú en 1547.

El objetivo específico de llevar una armada a la zona era el sexto ítem del parecer: “Que puertos de aquella costa tendrían necesidad de fortalezas”. Indicaba que el Rey y el Consejo tenían que elegir una de las tres maneras posibles para ello. La primera opción era crear una fortaleza para la defensa y seguridad exclusiva para el estrecho de Magallanes y sus tierras aledañas. Esta fortaleza no tendría responsabilidad sobre otros lugares. Para Diego Robles era casi imposible tener una reacción oportuna desde el Estrecho hacia otras partes de América en caso de ataque. Reaccionar desde ahí al Perú lo planteaba como si desde Sanlúcar de Barrameda se quisiese “asegurar y defender con ella los puertos del condado de Niebla o Gibraltar”¹³⁸.

La segunda manera era construir una cantidad importante de fuertes a lo largo de la costa americana para que “el enemigo no pueda tomar puerto o instalarse en tierra”. Esta propuesta la imaginaba difícil de llevar a cabo porque para que el efecto de repeler a las naves contrarias funcionase tendría que haber un fuerte por legua, aproximadamente. Ante esta dificultad creía mejor poner fortalezas solo en los principales puertos donde los navíos hacían escala para reponerse o descargar el oro y la plata. La tercera manera, por su parte, era una mezcla de las dos primeras: hacer fortalezas en los dos puertos claves americanos mientras llegaba algún contingente al Estrecho para custodiarlo. Los puertos elegidos eran la “ciudad de Panamá que es en la isla de Perico, y el otro el del Callao de la Ciudad de los Reyes”. En caso de elegir esta opción, sugería que se proveyese de inmediato de socorro de artillería a estos lugares:

“[...] llevándose con brevedad al nombre de Dios y por el Río de Chaguere a Panamá, y allí se diesen a los navíos las piezas que cada uno ha de traer conforme a la ordenanza que esta hecha con los señores de los tales navíos se obliguen de pagar el costo y costas de ella a la vuelta del viaje que vuelvan a Panamá, y se diesen piezas al puerto de aquella ciudad y la restante la llevasen a la ciudad de los Reyes”¹³⁹.

¹³⁸ Parecer de Diego Robles..., *op. cit.*, f. 7.

¹³⁹ *Op. cit.*, fs. 7-8.

Con el último ítem deseaba abrir una discusión en torno al costo y al financiamiento de esta posible armada. Diego Robles no ocultaba su preocupación sobre quién pagaría esta idea de corte imperial. Estaba al tanto de las finanzas españolas y que desde la Península no se podía destinar dinero de forma continuada a esta misión. En otras palabras, sabía que serían los vecinos, los naturales y los impuestos a las mercancías americanas lo que pagaría esta decisión de carácter geopolítica en torno al estrecho de Magallanes. El piloto decide hacerse responsable de sus preocupaciones y plantea algunos escenarios a tener en cuenta antes de realizar algún cobro a los vasallos.

Respecto a los vecinos, recomendaba que cualquier recaudación debía caer sobre aquellos que tuvieran repartimientos de indios “por habérselos encomendado con carga de acudir a la guerra y de defensa de la tierra”. Para el piloto era ilusorio cobrarle al resto de los vecinos, quienes él consideraba que vivían más bien en una situación de pobreza y endeudados por los tributos que pagaban a la Corona. En cuanto a los “miserables indios”, ponderaba que estos ya pagaban tasas altas tanto a la monarquía como a sus encomenderos, por tanto, no se les podía exigir más. También era reacio a tocar las mercaderías porque sabía que algunos impuestos sobre ellas llegaban al 30%, lo que “vendría a cesar los tratos y contrataciones, y el día que esto fuese, sería harto mayor el daño que se habría seguido de haber el armada, que el que podría suceder de los enemigos”¹⁴⁰.

Luego de terminar de analizar los inconvenientes y perspectivas de los siete puntos, y de considerar los grandes gastos necesarios para enviar una armada al Estrecho, el consejero real se explayó sobre lo que “por ahora” le convenía realizar al Rey, que no era muy distante de lo que a través del siglo se había intentado realizar en dicho “pasaje-mundo”:

“Mandando V.M. que por ahora con poca gente se conquistase y poblase la tierra del Estrecho de Magallanes, y visto y bien conocido aquel paso se hiciese por allí la navegación de la especería y Mallucas, como adelante se dirá, con que esta población se hiciese por la forma y orden que se han hecho las demás conquistas y descubrimientos de las indias”¹⁴¹.

Lo que diferenciaba su propuesta final de lo que se estaba discutiendo en ese entonces era que la población que se hiciese no fuera un lugar de “frontera y guarnición”. Decía que había que evitar hacer lo que pasó en la Florida por el norte de América, porque eso significaba un gasto muy alto y con un resultado incierto¹⁴². Para él, era mejor poblar respetando las formas habituales de una empresa de conquista –ir con poco contingente– y no crear una excepcionalidad en torno a este pasaje austral. La gran cantidad de indios en la zona permitiría dar repartimientos a los pobladores, lo que los motivaría a quedarse ahí, así como también los metales de la tierra, las perlas y el aljófara que se esperaba encontrar.

De forma paralela, sostenía que era necesario exigir y fiscalizar que cada uno de los navíos del Mar del Sur cumpliera con las Ordenanzas que establecía la “Carrera de Indias”: artillería, armas, municiones y oficiales. Reforzaba la idea de “todos” debido

¹⁴⁰ Parecer de Diego Robles..., *op. cit.*, f. 9.

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² Malena López Palmero, “Dimensiones discursivas del ataque español a la colonia francesa de Florida (1565)”, en *Magallánica. Revista de historia moderna*, n.º 4, Mar del Plata, 2016, pp. 136-151.

a que en esos años solo aquellos que cargaban oro y plata desde el Perú hasta Panamá estaban preparados, por lo general, para un ataque. En este sentido, reconocía cierta debilidad del sur respecto al norte, puesto que no contaba con navíos que mantuvieran seguras las costas a pesar de que existían rutas cargadas con metales preciosos. Comentaba que una parte de las extracciones de las minas de la ciudad de La Plata, de la villa de Potosí, de la ciudad de Nuestra Señora de la Paz y la de Arequipa, parte de la provincia de la “Nueva Toledo de las Charcas”, se embarcaba en Arica y el “puerto de Chile” para luego ser trasladada a la Ciudad de los Reyes. Esto se hacía para ahorrarse los altos costos de llevar los cargamentos por tierra. No obstante, Diego Robles veía un problema en que estas doscientas leguas no estuvieran custodiadas. Para disminuir el riesgo de ser atacadas, sugería volver a la “antigua” práctica de trasladar todo por tierra.

El cosmógrafo, sin decirlo explícitamente, estaba proponiendo reordenar el sistema de extracción y transporte de los minerales más preciados en esos años tomando como excusa lo ocurrido en el estrecho de Magallanes. Una de las medidas que proponía era centralizar los puertos. Por ejemplo, relocalizaba la ruta de descarga. Para Cusco, Guamanga, Guanuco, Chapapoyas y Trujillo el puerto debía ser Guanchaco o el de Santa. El oro y la plata de las provincias de la Çarçaloxa, Camora y Vallid tenía que irse en dirección al puerto de Payta; y lo que se sacara en San Francisco de Quito y sus comarcas tenía que ser dirigido hacia el puerto de la ciudad de Guayaquil: “y que fuera de estos puertos no se pudiese embarcar ningún oro ni plata so graves penas”¹⁴³. Además, opinaba que cada dos o tres meses dos navíos armados llevaran a Panamá los dineros de estas transacciones y que desde dicha ciudad “que es el puerto donde se cargan todas las mercaderías que se llevan a vender a los puertos y pueblos” americanos, saliesen cuatro o seis embarcaciones juntas para que fueran con seguridad.

Paralelo a esto, la Corona debía pensar de forma rauda un plan para llegar a la zona, al menos para evitar que pasaran por ahí de vuelta los ingleses cargados con las mercancías robadas. Diego Robles pedía que las naves salieran un mes antes de lo que exigía la navegación para ir a la zona y así adelantarse a los enemigos y esperarlos instalados en el inicio del verano americano. De esta forma podrían recorrer la totalidad del “canal” para comprobar las anotaciones que habían dejado los otros pilotos que lo atravesaron. A su vez, pedía que los barcos fueran hasta los 65° con el fin de averiguar si las tierras más allá del Estrecho eran islas o si había otras bocas por donde entrar:

“[...] para que si las hubiere se pueble, por q[ue] sabida la verdad de todo, si por la canal que de navegar los navíos gruesos que van a las malucas, será cosa importantísima para asegurar la población de toda aquella tierra y para todo lo demás que se pretende que el viaje que hacen las naos de Portugal que van a la especería lo hagan y lo naveguen por allí por q[ue] de más de ahorrar la mitad del camino podrá cada año ir y venir flota de aquellas partes como vienen de las demás Indias, y con el concurso de ellas se vendrían a hacer en el paso de aquel Estrecho pueblos muy populosos, donde habría bastante renta para suplir cualesquier gastos que de presente se hagan en aquella población, y de estar aquella tierra poblada ha de redundar la pacificación de Chile y que vengan la una tierra y la otra ser muy prosperas”¹⁴⁴.

¹⁴³ Parecer de Diego Robles..., *op. cit.*, f. 11.

¹⁴⁴ *Op. cit.*, fs. 12-13.

Al final del escrito, el piloto hace un resumen indicando que en el primer viaje no debían enviarse más de doscientas personas ni más que seis u ocho embarcaciones, contrario a las veinticuatro que se estaba considerando junto con más de mil personas. Enviar a tanta gente lo observaba como un costo muy alto que podía minimizarse si se esperaban tres o cuatro años para actuar de forma ordenada.

Estos pareceres sirvieron para contrastar algunas ideas que ya estaban insertas en el corazón de la Corte. La idea de fortificar el estrecho de Magallanes adquirió fuerza y finalmente el Rey dispuso crear en 1581 una armada que fuera a instalarla y resguardar este pasaje¹⁴⁵. Para ello se coordinó un plan de acción entre España, el virreinato y Chile. La expedición fue encargada al capitán Diego Flores y la futura gobernación del Estrecho a Pedro Sarmiento de Gamboa¹⁴⁶. En paralelo, se nombró a un nuevo gobernador de Chile, Alonso de Sotomayor. La Armada estuvo compuesta por cinco naves con más de dos mil hombres, pero tanto su derrotero para aproximarse a la región austral como los problemas internos entre sus líderes y los generados en la tripulación, hicieron que el desenlace de esta empresa fuera negativo para las intenciones hispanas, ya que la expedición se desmembró en 1583 en la “boca norte” del Estrecho sin poder concretar el plan. No queda claro qué puntos de estos pareceres consideró la Armada al momento de actuar y construir las fortalezas esperadas.

CONCLUSIÓN

El estrecho de Magallanes, durante el siglo XVI, no fue solo un pasadizo para ir desde el Mar del Norte al Mar del Sur. Su horizontalidad puso en relación y agrupó lugares dispersos de la superficie del globo, donde se localizaron y operaron diversos mecanismos, por así decirlo, verticales, que lo consolidaron como un *pasaje-mundo* y que contribuyeron en la configuración política-territorial de América y de provincias como la de Chile. Con mecanismos verticales se hace alusión a ciertos trasposos de poder y jerarquizaciones que se aprecian en las fuentes (pareceres, cartas de los vecinos de Chile, Consejo de Indias), en las cuales se debió realizar una traducción geográfica muchas veces comparativa para marcar la diferencia. Asimismo, se hace referencia al movimiento de “escalera mecánica” entre lo local, continental y global que se distingue en él. En otras palabras, pensar lo que ocurría en el estrecho de Magallanes era pensar al mismo tiempo en sus tierras alejadas –Chile o más al sur, en los puertos y urbes americanas y en las dinámicas globales en juego.

Asimismo, esta horizontalidad delineada por mecanismos verticales también estuvo permeada por mecanismos especulativos. El Estrecho fue por, sobre todo, un “espacio especular” en todas sus acepciones: como espejo y mirador del mundo (la familia Fu-

¹⁴⁵ Joaquín Zuleta, “La fortificación del Estrecho de Magallanes: un proyecto al servicio de la imagen de la monarquía”, en *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 39, Madrid, 2013, pp. 153-176; Joaquín Zuleta, “Real provisión, capitulación e instrucción de Pedro Sarmiento de Gamboa para la fortificación y población del Estrecho de Magallanes”, en *Magallania*, vol. 44, n.º 1, Punta Arenas, 2016, pp. 287-300.

¹⁴⁶ José Carlos Vilardaga, *No imperio dos Felipes. Conexoes na América Meridional (1580-1640)*, São Paulo, Fapesp / Intermeios, 2014, pp. 62-94.

gger, Andrés de Urdaneta, Pedro de Valdivia), pero también por la dimensión utópica e imaginativa que portó sobre todo para los enemigos de España. Quizá esto se explique porque su origen en sí mismo es especulativo –su aparición se produce desde una especulación acertada–. Dentro de las variantes observadas de esta faceta especulativa no solo se encuentra el tema de cuántas ganancias se podían obtener, por ejemplo, del tránsito hacia Oriente, sino, también, formas de defensa del continente y de lo que desde su territorialidad se podía descubrir: riquezas inéditas y secretos (cédula real de 1555), lo que lo convirtió en un espacio “deseado”, donde todo podía ser imaginado y epistemológicamente puesto en tensión. La expresión máxima de esto fue la creación de la *Terra incognitae* o *Australis*, símbolo especulativo de la época.

Pese a las pistas epistemológicas que abre la noción de *pasaje-mundo*, que permiten visualizar las formas de concebir, describir y desear al estrecho de Magallanes y a los escenarios con los que este fue asociado, falta bastante para obtener una claridad completa sobre sus tipificaciones. Esta se logrará cuando se examinen, comparen y conecten el resto de “lugares de paso” americanos con él (Darién, ríos amazónicos, pasos cordilleranos), como también cuando las dimensiones geográficas, cosmográficas y filosóficas, provenientes de las cuatro partes del mundo, que lo llevaron a ser un espacio protagonista empiecen a estrecharse con los hechos de la conquista americana.