



Magallania

ISSN: 0718-0209

fmorello@aoniken.fc.umag.cl

Universidad de Magallanes

Chile

URBINA CARRASCO, MARÍA XIMENA
LA NAVEGACIÓN POR LOS CANALES AUSTRALES EN LA PATAGONIA OCCIDENTAL INSULAR
EN LOS SIGLOS COLONIALES: LA RUTA DEL ISTMO DE OFQUI
Magallania, vol. 38, núm. 2, noviembre, 2010, pp. 41-67
Universidad de Magallanes
Punta Arenas, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=50619401002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

LA NAVEGACIÓN POR LOS CANALES AUSTRALES EN LA PATAGONIA OCCIDENTAL
INSULAR EN LOS SIGLOS COLONIALES: LA RUTA DEL ISTMO DE OFQUI¹

MARÍA XIMENA URBINA CARRASCO*

RESUMEN

En este trabajo se muestran conclusiones de una investigación relativa a la experiencia del hombre en su interacción con el territorio. Se trata de la manera hispano-indígena de navegar y transitar por los archipiélagos, fiordos y canales de la actual región de Aysén, en el período Colonial, centrando la atención en el cruce terrestre por el istmo de Ofqui, en la península de Tres Montes, Patagonia Occidental Insular. Este istmo y la península interrumpen la conexión de los brazos de mar - el océano Pacífico - en dicha costa. La importancia de abordar un tema de esta naturaleza radica en, por una parte, conocer e investigar las formas indígenas de comunicación y tránsito por un territorio, con una cultura material e inmaterial asociada a ellas; y por otra parte, el cómo los españoles en América adoptaron (y modificaron) las maneras indígenas de apropiarse de un paisaje. Dalcas, indios guías, prácticos, remeros, carpinteros de ribera e indias buzas, son oficios y maneras de los grupos canoeros australes empleadas por los españoles de Chiloé para transitar por un ámbito tan distinto a las geografías terrestres, fluviales o marítimas conocidas. En Chiloé el español tuvo que adaptarse a una cultura indígena bordemarina y de la madera, con ausencia de metal y con mar tempestuoso hacia el sur².

PALABRAS CLAVES: Istmo de Ofqui, colonial, navegación, Chiloé, dalca.

* Profesor Adjunto del Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile, maria.urbina@ucv.cl.

¹ Este artículo forma parte del siguiente proyecto de investigación, del cual la autora es responsable: Fondecyt Postdoctoral N° 3090054, 2008-2010 "El naufragio de la fragata inglesa Wager en el archipiélago de Guayaneco (1741) y sus efectos en la conformación de una frontera móvil de Chiloé en los archipiélagos de Aysén y Magallanes. Siglo XVIII". El interés por las formas de navegación indígenas adoptadas por los españoles en el sur de Chile se lo debo, en gran parte, al antropólogo Miguel Chapanoff Cerda, a quien expreso mi reconocimiento y gratitud.

² Todos estos son temas anunciados por Walter Hanisch en su libro *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas de Santiago, Santiago, 1982.

NAVIGATION ON THE AUSTRAL CHANNELS IN THE ISLANDS OF WESTERN PATAGONIA DURING COLONIAL CENTURIES: THE ROUTE OF THE ISTHMUS OF OFQUI

ABSTRACT

In this work, conclusions on a study regarding the experience of man and the interaction with the territory are presented, which involve the Hispanic-native way to navigate and travel through archipelagos, fjords and channels of the present-day Aysen Region during the colonial period, focusing in the land crossing through the Isthmus of Ofqui, in the Tres Montes Peninsula, Islands of Western Patagonia. Both the isthmus and peninsula interrupt the inlet connections (the Pacific Ocean in such coast). The significance of dealing with such matter lies, on the one hand, in assessing and investigating the native ways to communicate and travel through a territory, with an associated tangible and intangible culture and, on the other hand, how the Spanish in America adopted (and modified) the native customs to take a scenery. Dalcas, guide, practical, rower, ship wrights and female diver Indians represent trades and customs of the southern canoe groups used by the Spanish in Chiloe to travel from a highly diverse environment to familiar land, river and maritime geographies. In Chiloe, the Spanish had to adapt to a coastal and timber native culture, the absence of metal and a stormy sea towards to south.

KEYWORDS: Isthmus of Ofqui, colonial, navigation, Chiloe, Dalca.

1. ANTECEDENTES

La continuidad marítima entre el archipiélago de Chiloé y el cabo de Hornos, es decir, la costa patagónica occidental del Mar Interior, se rompe en la península de Taitao, que a los 46 y medio grados de Latitud Sur se proyecta desde el continente hacia el océano Pacífico. La opción para la navegación norte-sur o sur-norte es bordear dicha península, saliendo mar afuera, pero exponiéndose a las tormentosas aguas del golfo de Penas. Otra opción es intentar atravesar la península, en cruce anfibio, por su parte más a propósito: el istmo de Ofqui. Este istmo es de tierras bajas y es en gran parte navegable, considerando que en su comedio existe una laguna (San Rafael) y dos ríos (Témpanos, por el norte, y San Tadeo, por el sur) que se comunican con ella y entre sí. De esta forma, la parte que debe cruzarse forzosamente de manera terrestre se reduce a un trecho de pocos kilómetros. Este escollo en medio de una ruta marítima, se salvaba, por parte de los grupos indígenas canoeros que ocupaban la extensa zona patagónica insular, con la dalca, embarcación desarmable conformada por tres tablones. En el trecho no navegable se transportaban los tablones al hombro, para ser cosidos y calafateados, dando forma a la dalca, en la orilla siguiente. Esta ruta indígena fue adoptada por los

españoles de Chiloé, que exploraron la zona con distintos fines, sobre todo misionales y estratégicos, desde 1620 (que es la primera expedición registrada) hasta 1779, que es la última expedición colonial, sólo continuada 110 años después - según lo que ha quedado documentado - por la realizada en 1898 por Hans Steffen.

Pero, ¿era sólo una la ruta terrestre? Hay expediciones que mencionan la laguna San Rafael, tan característica por su glaciar, pero otras no la nombran, entonces ¿es sólo omisión de tan resaltante información, o es que no navegaron por esa laguna, sino por otra? Ofqui contiene dos lagos, el lago Elena y el Presidente Ríos, y este último ocupa gran parte de la península: ¿habrá habido otra ruta que contemplase la navegación por ese lago, y se conectara también por otros ríos, para cruzar este istmo? El mapa actual deja ver que existe esta posibilidad, a través del río Mañihuales, y que también contempla una corta parte terrestre, entre el curso superior de éste y el lago Presidente Ríos.

Puede desprenderse, de la lectura de la documentación, que las rutas no coinciden. El camino descrito era barroso, boscoso y en cuesta, por lo tanto, se entiende que se intentaran otras alternativas. Esto adquiere más sentido cuando se sabe que en los siglos XIX y XX grupos reducidos de chilotes transitaban por el istmo hacia el sur

Fig. 1. Extremo sur de América³

³ Mapa realizado por Sandra Gatica y Sebastián Alfaro, Diseñadores Gráficos de la PUCV.

para las actividades de búsqueda de oro, loberías y otras, como ha quedado testimoniado en las exploraciones de fines del siglo XIX, como la de Hans Steffen, pero también en las más recientes entrevistas realizadas por el antropólogo isleño Ricardo Álvarez Abel.

La apertura de un canal por el istmo de Ofqui para el paso de embarcaciones de mediano calaje, fue un tema muy relevante en los inicios de la colonización y explotación económica de Aysén. Se trataba de un canal permitiría conectar Chiloé, Aysén y Magallanes a través del Mar Interior, comunicando puntos intermedias. A la expedición de Steffen, en 1898, siguió la del capitán Guillermo García Huidobro en 1905, que dio origen a la idea de abrir el canal. En 1908, Emilio de Vidts, ingeniero belga contratado por el gobierno, hizo estudios sobre la factibilidad de hacer un canal y predecir sus consecuencias en los comportamientos de los ríos y el mar. El proyecto quedó formulado, pero no se ejecutó, por los elevados costos, o porque sus consecuencias para el desarrollo eran puestas en duda. La idea quedó latente y recobró fuerzas en la década de 1930, cuando el presidente Alessandri encargó su estudio a una comisión, época de la que datan los estudios publicados en la Revista Chilena de Historia y Geografía, cuando Aysén concitaba atención nacional como reserva inagotable de tierras disponibles y de recursos. En 1938 se pusieron en obras los planes del ingeniero Vidts, y se comenzó a abrir un canal (existen las fotos de Augusto Grosse Ickler⁴) hasta el año 1943, en que por reconsiderar los elevados costos y dudar de la utilidad de la obra, se detuvieron las faenas⁵. Allí quedó como testimonio parte de la labor de despeje y relleno. Dice Horacio Balmelli que por esta huella, por la que pasaba un ferrocarril que trasportaba el material, transitaban luego los chilotes arrastrando sus embarcaciones⁶.

Hoy el istmo sigue siendo una barrera para la comunicación costera de la Patagonia chilena, con las embarcaciones, flujos y cargas actuales. La habilitación de Puerto Chacabuco, la llamada carretera austral y el tráfico aéreo han hecho olvidar - pero

no por completo - la utilización de la vía terrestre de Ofqui. Sin embargo, ésta fue fundamental para los habitantes originarios de ese territorio, que se adaptaron a él y a escollos similares desarrollando una embarcación que respondiese a esas necesidades. Los europeos que esporádicamente, y sin constituir colonización, exploraron aquellos territorios, tuvieron que valerse de la tecnología y los conocimientos de chonos, caucahués y otras etnias que en la documentación española quedan menos perfiladas.

2. EXPEDICIONES ESPAÑOLAS (Y UNA CHONO-INGLESA) EN EL PERÍODO COLONIAL

Una vez fundada la ciudad de Santiago de Castro en 1567, y asentados los españoles en el archipiélago de Chiloé, corto tiempo pasó hasta que vieron rota su comunicación con Chile, desde la gran rebelión mapuche-huilliche que comenzó en diciembre del año 1598. Desde entonces, Chiloé quedó aun más aislado, sin comunicación ni con Osorno por tierra ni con Valdivia por mar, por haber sido arruinadas. Concepción era la ciudad poblada por españoles más próxima. Con su frontera norte "alzada" y la del sur, desconocida y hostil, por ser barrera geográfica, los españoles de Chiloé practicaron, como en la frontera mapuche, malocas contra los juncos y huilliches desde Carelmapu hasta los llanos de Osorno; lo mismo que hasta el área del lago Nahuelhuapi, en el noreste, mientras que hacia el sur se maloqueaba a los chonos, que claramente no habían participado en el levantamiento general. La provincia, por lo tanto, hacía entradas en sus frentes norte, noreste y sur⁷. Los chonos fueron capturados y trasladados a Castro para ser luego vendidos en Chile hasta 1612, fecha en que comenzaron a ser atendidos espiritualmente y protegidos por los misioneros⁸. La maloca era una forma de

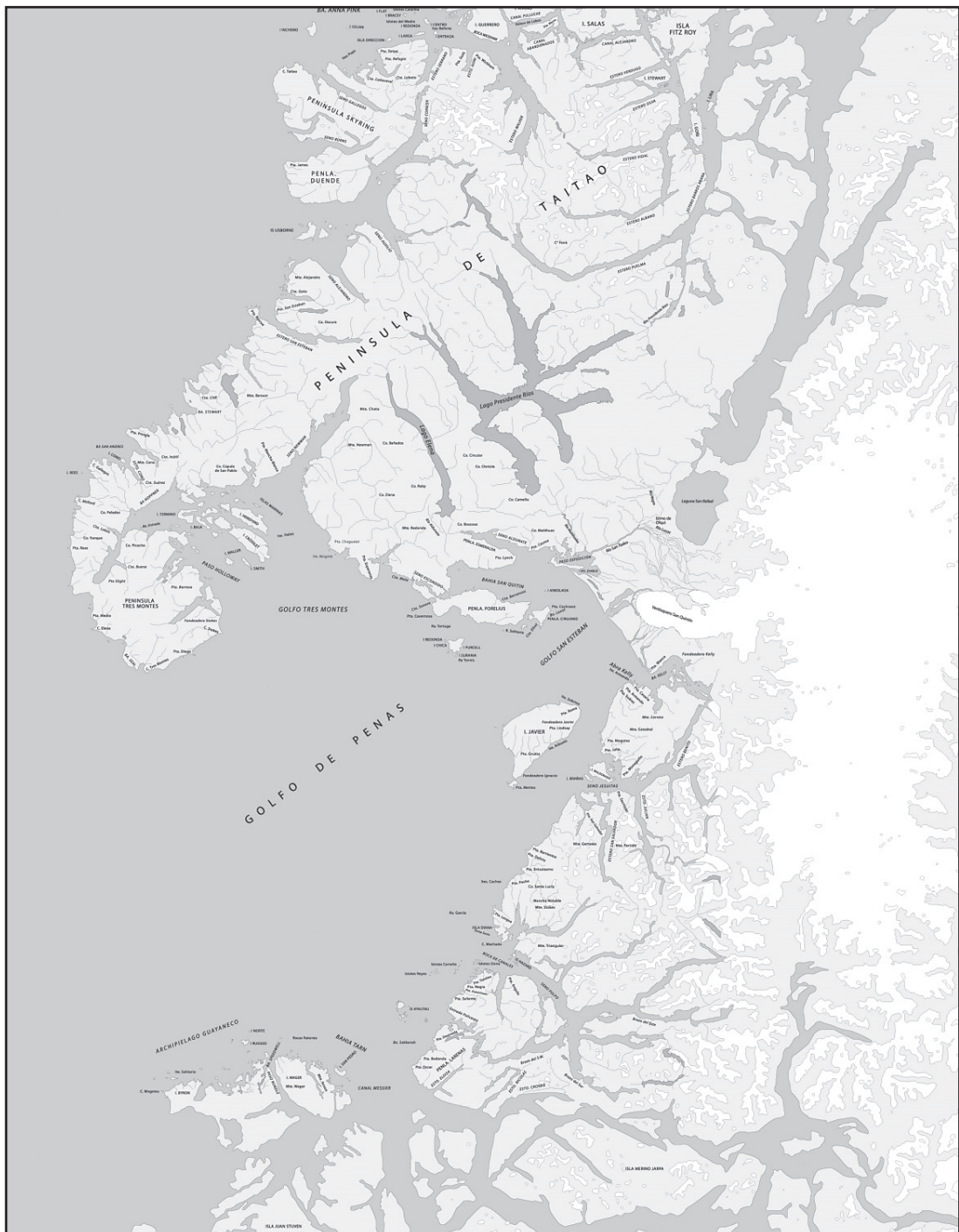
⁷ Sobre méritos reclamados en malocas a los Chonos, véase Guarda, Gabriel, *Encomenderos de Chiloé*, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 2002.

⁸ Urbina Carrasco, María Ximena, *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*. Centro de Estudios Diego Barros Arana-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, y Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 2009. Véase capítulo 2, "Chiloé y los roces fronterizos".

⁴ http://www.ghisolfo.cl/pags/proyectostri/cont_its.html

⁵ Martinic, Mateo, *De la Trapananda al Aysén*, Pehuén Editores, Santiago, 2005, pp. 284 a 288.

⁶ <http://www.centroestudios.cl/articulos/aperturaitsmoofqui.htm>

Fig. 2. El istmo de Ofqui.⁹

⁹ Mapa realizado por Romina Guerra, Diseñadora Gráfica de la PUCV.

compensar la pobreza y falta de medios en Chiloé y más tarde, de abrirse camino a Chile por la vía de Nahuelhuapi⁹.

Desde 1612 los chonos fueron visitados con fines evangelizadores por los jesuitas del colegio de Castro¹¹, que establecieron relaciones pacíficas y de cooperación con algunos grupos y los que ellos reconocían como sus caciques. Pero luego de este impulso inicial, las dificultades para atender una misión tan lejana y de difícil acceso, por tener que atravesar el peligroso golfo de Corcovado, hicieron que las visitas se detuvieran y los chonos, ya interesados en los artículos de la isla grande (ovejas ropa, hierro) comenzaron a hacer correrías de robo, replicadas por los españoles¹².

Otros motivos impulsaron a los españoles hacia los canales australes. La primera expedición europea que haya cruzado el istmo de Ofqui que se tenga noticia, es la del piloto Juan García Tao¹³. Pero no era la primera, probablemente, o al menos, cuando García Tao la ejecutó, ya sabía de la ruta de Ofqui, como lo indica al mencionar que llevaba desde Chiloé al indio Millacar, “guía y lengua para Caicof” (Ofqui). Era una expedición de reconocimiento, encomendada por el gobernador del reino Ulloa y Lemos. Salió de Castro en octubre de 1620, con 3 “débiles piraguas”¹⁴,

y llegó - se cree - hasta la entrada del estrecho de Magallanes¹⁵.

Esta expedición, en la que iba con 5 soldados, pero no se dice cuántos hombres en total - según Diego de Rosales no llegaban a 30¹⁶, y es lógico de suponerlo, por el número de dalcas que llevaba -, tenía como objetivo la búsqueda de los Césares, en la tierra llamada Allana, esto es, rescatar a los hombres de las colonias de Sarmiento de Gamboa y encontrar a los descendientes de los naufragos de las naves del obispo de Plasencia que se decía estaban, se creía como Césares, situados alrededor del paralelo 47. Era complementaria a una expedición terrestre ordenada por el mismo gobernador y con igual objetivo, que ejecutó Diego Flores de León. García Tao llevaba al chono Millacar como guía por Ofqui, hasta los Césares. Este guía no cumpliría su cometido, pues dice García Tao que el cacique chono Pedro Delco se “lo mató” porque quería él tener el control de la información y, por lo tanto, de la libertad en sus territorios. Finalmente, García Tao avanzó hacia el sur con Delco hasta 8 jornadas, luego con un hijo suyo, Pedro Gomel, y finalmente el piloto español fue buscando sus propios guías entre los indígenas que encontraba. Halló el río que lo conduciría a la laguna San Rafael, y desde su orilla sur cruzó el istmo de Ofqui con 2 de sus dalcas desarmadas, para volver a coserlas y navegar por un río con el que, dice, “salí al mar y di en un bolsón de islas”, que es el golfo de Penas. Allí los indígenas hablaban distinta lengua y no tuvo intérprete, además se presentaron hostiles y

¹⁰ Urbina Burgos, Rodolfo, *La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo XVIII*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso, 1983.

¹¹ La primera misión fue la de los padres Mateo Esteban y Melchor Venegas, que desde Castro visitan una de las islas Guaitecas, donde llegan en noviembre de 1612, siendo recibidos afablemente por el cacique chono Pedro Delco, ya “amistado” con los españoles de Chiloé. Véase Moreno Jeria, Rodrigo, *Misiones en Chile Austral: los jesuitas en Chiloé 1608-1768*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, y Universidad de Sevilla, Sevilla, 2008.

¹² Olivares, Miguel de, *Historia de la Compañía de Jesús en Chile (1596-1736)*, en Medina, José T., *Colección de Historiadores de Chile y documentos relativos a la Historia Nacional*, Tomo VII. Imprenta Andrés Bello, Santiago, 1874, p. 394.

¹³ También hacen recuento de ésta y la mayoría de las expediciones, además del citado Hanisch, Mateo Martinic, *Historia de la Región Magallánica*, Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 1992, Tomo I. Del mismo autor, *De la Trapananda al Aysén*, op. cit., y Vázquez de Acuña, Isidoro, “La jurisdicción de Chiloé (siglos XVI al XX). Su extensión, exploración y dominio”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N° 60, Santiago, 1993.

¹⁴ La documentación siempre dice piragua, nunca dalca.

¹⁵ Juan García Tao, Relación y viaje hacia el estrecho de Magallanes en busca de la gente española que se dice estaba hacia allá, 1621. Archivo Nacional de Santiago (en adelante AN), Archivo Vidal Gormaz (en adelante AVG), Vol. 9, pza. 16, fjs. 12. El viaje también lo narra Rosales, Diego de, *Historia General del Reino de Chile, Flandes Indiano*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1989, Tomo I, p. 104, y también lo presenta Hanisch, W., *La isla...*, pp. 46-47. Véase Quiroz Larrea, Daniel, “La expedición del piloto Juan García Tao a la Patagonia Occidental Insular (1620-1621)”, *Boletín del Museo de Cañete*, N° 1, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Cañete, 1985. También Quiroz Larrea Daniel y Juan Carlos Olivares, “Nómades canoeros de la Patagonia septentrional Insular: el mundo de don Pedro del Agua”, en Silva, Osvaldo, Eduardo Medina y Eduardo Téllez (editores), *Encuentro de etnohistoriadores*, Serie Nuevo Mundo. Cinco Siglos, Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile, Santiago, 1988.

¹⁶ Rosales, Diego de, *Historia General del Reino de Chile*, T. I, p. 105.

apresó a algunos, todo lo cual debe haber ocurrido en el archipiélago de Guayaneco. Empezó el regreso pasando nuevamente por Ofqui para llegar a Chiloé a mediados de diciembre del mismo año 1620.

Aparte de los viajes de los que tenemos certeza cruzaron el istmo, hay otros que, saliendo desde Chiloé, llegaron sólo a las islas Guaitecas o al archipiélago de los Chonos, y otros que podríamos suponer alcanzaron latitudes más australes sin necesariamente cruzar Ofqui, porque lo hicieron por mar afuera. Aún así, estos son los datos que aporta la documentación o las referencias posteriores, algunos muy explicativos, otros sólo una mención. Para intentar mostrar el panorama que el estado de la cuestión nos da hasta ahora, debemos mencionar la misión del padre jesuita Agustín Villaza, acompañado del padre Gaspar Hernández a “las islas de los Chonos” a fines de 1623¹⁷, y la misión de los jesuitas Melchor Venegas y Juan del Pozo, en 1629 hacia los chonos. Miguel de Olivares refiere esta travesía (¿o es a las Guaitecas por la vía de la tierra firme?, no dice quienes fueron) que no es sólo marítima, y por su importancia en cuanto a ruta la consignamos aquí: “Embarcáronse y para evitar el riesgo de las travesías del mar tuvieron por bien arrimarse a la cordillera y pasar a pie un pedazo de cordillera de más de 12 leguas de camino muy agrio. Y habiendo descosido la piragua fue preciso cargar las 3 tablas para después volverlas a juntar, como las juntaron y cosieron, pasada la cordillera, para navegar otras 10 leguas que les faltaban” para llegar hasta su objetivo¹⁸. Otro viaje del que no sabemos su recorrido, fue el del alférez Diego de Vera, una “entrada” enviada por el gobernador de Chiloé Bartolomé Galeazo de Alfaro en 1639, hacia el estrecho de Magallanes, donde cogió a un indio llamado Atapa, quien le refirió la existencia

de españoles blancos, rubios y con barbas, asentados hacia el Estrecho¹⁹. ¿Hasta dónde llegó?, ¿cruzaron por Ofqui? ¿cuánta gente fue? ¿cuántas dalcas llevaron?

Este viaje, como probablemente todos, tuvo como consecuencia la organización de otro, motivado por las noticias adquiridas de Césares. La entrada siguiente fue en 1641, ordenado por el gobernador de Chiloé, Dionisio de la Rueda²⁰. Iba a cargo, y como piloto, el capitán Rodrigo Navarro, acompañado del padre jesuita Jerónimo de Montemayor, y un grupo numeroso, 80 hombres repartidos en siete dalcas, con orden de inspeccionar hasta el estrecho de Magallanes²¹. Con gran dificultad alcanzaron hasta el grado 47°05', la isla San Javier²². Navarro distinguió 3 provincias: la de Pucaqui, Guapasto (Guapash, Guapof, Ofqui, todos, al parecer, sinónimos) y Allana²³. Desde Pucaqui avanzaron a Guapasto, frontera de la tierra de “los gaviotas”²⁴, quienes se enfrentaban con los de Guapasto, aunque aquí la única información con la que se cuenta es la que da Rosales, y es diversa en *Historia General del Reino de Chile* y en la “Vida del Padre Juan López Ruiz”, ambas obras de su autoría. En los dos casos cruzan Ofqui: avanzaron “con inmensos trabajos y peligros que tuvieron por mar y tierra, porque pasados los Chonos encontraron junto al estrecho una inmensidad de islas y de golfos muy tormentosos, y entrando por ríos y ensenadas se veían obligados a deshacer las piraguas en trozos y llevarlas a cuestras, cargando en sus hombros el matalotaje por montes

¹⁹ La única referencia es la de Rosales, D., *Historia general...*, Tomo I, p. 105.

²⁰ El relato de este viaje lo hace Diego de Rosales en la *Vida del Padre Juan López Ruiz*. Valdés Bunter, Gustavo: (Introducción, Traducción y Notas): *Seis misioneros en la frontera mapuche (Del Libro IV de la Conquista Espiritual del Reino de Chile, Volumen I, de Diego de Rosales)*, Centro Ecueménico Diego de Medellín, Ediciones de la Universidad de la Frontera, Temuco, 1991.

²¹ Hanisch se pregunta si es una sola expedición la de Rodrigo Navarro, Jerónimo de Montemayor y Juan López Ruiz (que dejó el relato), o son dos, una de Navarro y Montemayor y otra de Navarro y López Ruiz. Hanisch, W., *La isla de Chiloé...*, p. 50.

²² Según Vásquez de Acuña, I., “La jurisdicción de Chiloé...”, p. 127.

²³ Quiroz y Olivares, “Nómades canoeros...” p. 29.

²⁴ Dicen Quiroz y Olivares que en este viaje fue el “descubrimiento de los caucahués”. Que los gaviotas eran los llamados, también, “gigantes” y que daban gritos que a los chonos les parecían semejantes a las gaviotas, por eso les llamaban cau cau, que quiere decir gaviota en mapuche. Quiroz y Olivares, “Nómades canoeros...” p. 61.

¹⁷ Techo, Nicolás del S.J., *Historia de la provincia del Paraguay de la Compañía de Jesús*, Tomo I, Libro Séptimo, cap. VI. Lieja, 1673, Traducción de Manuel Serrano y Sanz, Madrid, 1897, publicado en la Biblioteca Virtual del Paraguay, http://www.bvp.org.py/biblio_html/techo1/libro_seg.htm

¹⁸ Olivares, Miguel de S.J., *Historia de la Compañía de Jesús...*, p. 376. Más cercano a los hechos es el otro relato que se tiene de esta expedición misional, y que es la carta Anua de 1629-1630 que publicó Alonso de Ovalle. Allí se dice que “se apartaron” 30 leguas de Castro, que buscaban al cacique chono Talquipillán, y que las leguas caminadas eran 14. Sin embargo la carta anua nada dice de “la” piragua ni de que la hayan descosido. Ovalle, Alonso de Ovalle, *Histórica relación del reino de Chile*, Pehuén Editores, Santiago, 2003, p. 555.

y peñascos asperísimos, y esto lloviéndoles por tres meses...”²⁵. Como se ve, se habla en plural de los cruces terrestres: ¿será ida y vuelta de Ofqui, o se avanzaba por tierra portando las dalcas en otro lugar? No alcanzaron su objetivo de los Césares ni el Estrecho, llegando a la “provincia de los Gaviotas”, donde se enfrentaron con indígenas “gigantes”, y desde donde debieron regresar al cabo de 3 meses de travesía por falta de bastimentos, como ocurrió con la mayoría de las expediciones²⁶. Interesa destacar también las nominaciones que se hacen de los territorios ignotos: “los Chonos” y “pasados los Chonos”, “provincia de Pucaqui”, “provincia de Allana”, “provincia de los Gaviotas”, toponimias que no perduraron más allá del siglo XIX, con las expediciones hidrográficas de Francisco Vidal Gormaz.

Más de 10 años después hay registro de otra expedición. Iba hacia el estrecho de Magallanes en busca de los Césares, por orden del gobernador de Chiloé, Cosme Cisternas Carrillo. A ella se refieren Miguel de Olivares, Vicente Carvallo y Goyeneche, y más tardíamente Francisco Enrich, pero no hay documentación directa y es muy confuso porque las informaciones son contradictorias. Olivares dice que en 1656 Cisternas envió algunas piraguas en busca de los Césares, a las que les faltó el mantenimiento y tuvieron que devolverse²⁷. Nada más acerca de la ruta seguida ni la latitud alcanzada. Carvallo Goyeneche, sin dar fecha, dice que bajo el mandato de Cisternas se descubrió la isla de Guayquilabquen, en latitud 47°²⁸, y se puede suponer que cruzó por Ofqui para alcanzarla. Enrich dice que bajo Cisternas el padre

Jerónimo de Montemayor hizo un segundo viaje al sur, “20 años después”, dice, sin dar fecha exacta (sería 1661), y por lo tanto, distinto del primero citado por Olivares en 1656. Iban en 3 dalcas y descubrieron la citada isla²⁹, por lo tanto, el viaje que describe Carvallo Goyeneche es el segundo. En suma, al parecer se habla de dos expediciones entre la de Navarro y Montemayor (1641) y la Diez de Mendoza (1674): la primera, de 1656, sin piloto ni capitán conocido según estas fuentes (Joaquín Monge dice que pasó por Ofqui³⁰); y la segunda, en 1661. A la de 1656 Vázquez de Acuña le atribuye al capitán Hurtado³¹. La de 1661 el mismo autor se la adjudica al capitán Juan Velásquez Alemán³², y recogiendo, tal vez, a Miguel Luis Amunátegui³³. En esta, por la fecha, habría ido Jerónimo de Montemayor.

Por estos mismos años, la década del '60 del siglo XVII, hay al menos una expedición del célebre jesuita Nicolás Mascardi hacia las Guaitecas, pero no se podría suponer que haya pasado más al sur de aquellas islas, ni por el istmo de Ofqui. Quizá, a consecuencia de las infructuosas expediciones de esos años '60 desde Chiloé, Mascardi buscó a los Césares y a almas que convertir allende los Andes, en Nahuelhuapi. En los años '60 y '70 del siglo XVII, se seguía buscando a los Césares en la Patagonia, por tierra llegando hasta Nahuelhuapi para avanzar hacia las pampas del sur³⁴, y por mar, internándose por los archipiélagos. Alimentaba la creencia no sólo las noticias de naufragios de naves españolas en el

²⁵ Rosales, D., “Vida del padre Juan López Ruiz”, p. 237.

²⁶ Ibídem, pp. 236-240. Fonck, citando a Enrich, Francisco, *Historia de la Compañía de Jesús en Chile*, Imprenta Francisco Rosal, Barcelona, 1891, T. I, p. 736, dice que esta expedición que vio a los “gigantes” tenía al mando al capitán Hurtado, sin mencionar a Rodrigo Navarro, pero sí a Montemayor. Fonck, Francisco, *Viajes de Fray Francisco Menéndez*, Imprenta Niemeyer, Valparaíso, 1900, p. 30. A este viaje se refiere, con anterioridad a Rosales, el padre Alonso de Ovalle, *Histórica relación...*, Libro II, cap. V, p. 124.

²⁷ Olivares, Miguel de, *Historia de la Compañía de Jesús...*, p. 389.

²⁸ Carvallo Goyeneche, Vicente, *Descripción histórico-geográfica del reino de Chile por don Vicente Carvallo i Goyeneche, precedida de una biografía del autor por don Miguel L. Amunátegui*, en Medina, José Toribio, *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la Historia Nacional*, Tomos VIII, IX y X, Santiago, 1865, p. 144.

²⁹ Enrich, Francisco, *Historia de la Compañía de Jesús en Chile*, Barcelona, Imprenta Francisco Rosal, 1891, Tomo I, p. 737.

³⁰ Monge, Joaquín, “El istmo de Ofqui”, *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 105, Santiago, 1942, p. 23. El artículo se extiende por 4 números correlativos de la Revista, del 105 al 108.

³¹ Vázquez de Acuña, I., “La jurisdicción de Chiloé...”, p. 128.

³² Idem.

³³ Amunátegui, Miguel Luis, *La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina*, Santiago, Imprenta Nacional, 1879-1880, p. 82.

³⁴ Urbina Carrasco, María Ximena, “La frustrada misión estratégica de Nahuelhuapi, un punto en la inmensidad de la Patagonia”, *Magallania*, Vol. 36, N° 1, Punta Arenas, 2008. De la misma autora, Navarro, “La ‘puerta de Nahuelhuapi’: imaginario y formas de exploración del territorio en la frontera austral del reino de Chile”, en Antolín, Fernando (Ed.), *Orbis Incognitus. Avisos y Legajos en el Nuevo Mundo. Homenaje al Profesor Luis Navarro garcía*, Vol. I., Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2007, pp. 347-367.

estrecho de Magallanes, sino también la llegada de naves holandesas enemigas e inglesas, que daban pie a pensar que pudiera haber una colonia europea en algún lugar de la Patagonia. Se tuvo noticia en Chiloé del paso del inglés John Narborough, por el estrecho en 1670, ante lo cual el gobernador insular, Francisco Gallardo, envió en 1674 una expedición al mando del sargento mayor Jerónimo Díez de Mendoza. No se sabe hasta dónde llegó, ni tampoco su ruta, sólo que fue enviado a vigilar y reconocer la parte del Estrecho. De regreso llevó consigo a Castro al cacique chono Cristóbal Talcapillán³⁵.

En Castro, Talcapillán encendió los ánimos y temores con sus noticias sobre poblaciones ocultas, que generaron la organización de dos expediciones de una envergadura no vista hasta entonces. La primera de ella fue la del sargento mayor Bartolomé Díez Gallardo y Andrade en 1674-1675, que iba en busca de los Césares hacia el estrecho de Magallanes, y que pasó el istmo de Ofqui³⁶. En junta de guerra se resolvió la expedición de Gallardo: fue con Talcapillán como guía, 30 infantes españoles, 40 indios amigos, 7 dalcas y bastimento suficiente. Salió de Quilquico (Castro) el 16 de octubre de 1674 y regresó a Chacao el 31 de enero de 1675. En su relación del viaje apunta sus movimientos día a día, con precisión del nombre con que bautizaba las islas o parajes que visitaba. Así, atravesó la boca del Guafo el 3 de noviembre y siguió avanzando por la ruta de los canales hasta llegar a tocar tierra firme, es decir, el istmo, en el paraje de Daichilu. Allí estaba el 20 de noviembre, y al día siguiente llegó al paraje nombrado Chulpag (dice Francisco Vidal Gormaz, ensenada de Mocas,

pero la cartografía recoge Mecas), “a donde encontré la boca de un río y entrando por él 4 leguas llegué a una laguna que al parecer tiene de norte a sur 6 leguas y de ancho 3. Esta laguna atravesé con mis embarcaciones, y habiéndolas varado en su ribera hacia la parte sur, dejé en guardia y custodia 5 de ellas al capitán Francisco Trujillo con 5 infantes y 19 indios amigos”, dice describiendo su periplo. Al día siguiente, el jueves 29 de noviembre de 1674, comenzó la parte terrestre de la ruta: “caminé por tierra con la demás gente y 3 embarcaciones en hombros, cosa de media legua, hasta un río, y en él eché las embarcaciones al agua y el río abajo navegué 4 leguas”. Fue media legua caminar con las dalcas sin desarmar, al parecer, por lo que Vidal Gormaz, cuando presenta este relato, comenta que se puede deducir que el paso era cómodo y corto, opuesto a las demás descripciones. Al día siguiente, el viernes 30 alcanzó hasta la desembocadura del río, en el golfo de San Esteban y recorrió en parte el golfo de Penas. La expedición regresó, por falta de bastimentos y enfermedad, pero con mas noticias adquiridas de los indígenas del otro lado del istmo, que hablaban de haber estado en una isla de gente blanca, haber reconocido - el destacamento a cargo del alférez Thomas Luiz - una isla desde la que sus guías decían que la población española estaba distante 6 leguas, y haberles dicho también que habían visto 3 anclas en la playa de dicha isla. Reintegrado Luiz, Gallardo decidió volver a Chiloé a buscar más refuerzos. El regreso lo hizo por la misma ruta: “me retiré el río arriba y pasé por tierra dejando las embarcaciones hechas pedazos, por razón de no poderlas cargar la gente por su mucha flaqueza; y habiendo llegado al alojamiento de la ribera de la laguna, donde había dejado al capitán Francisco Trujillo con las 5 embarcaciones, estuve detenido por los malos tiempos hasta 10 de enero [1675] con mucha necesidad, por cuanto los bastimentos que había dejado se pudrieron con las copiosas lluvias, causa que nos ocasionó a venir comiendo mariscos y cochayuyos, yerbas así nombradas que arroja el mar”³⁷.

Gallardo fue a dar cuenta de su viaje al virrey, embarcándose en Chiloé rumbo al Callao con Talcapillán y algunos de los indios apresados para “coger lengua”, varios de los cuales murieron

³⁵ Talcapillán, cacique chono, aparece aquí en 1674. Otro homónimo (Talquipillán) es guía en 1629-1630. ¿será el mismo, o más bien, los nombres son territoriales? Vásquez de Acuña, “La jurisdicción de Chiloé...”, p. 128 da el nombre del sargento mayor y lo relativo a Narborough. Se hace referencia a este viaje, sin mencionar quién ni cuándo en: El virrey del Perú, conde de Castellanos a S.M., 8 de abril de 1675, AN, Fondo Gay-Morla (en adelante GM), Leg. 17, pza. 187. Además, no está el relato, pero se menciona su viaje en *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* (en adelante AHMCh), T. XIV, pp. 525 y sgts.

³⁶ Relación del sargento mayor don Bartolomé Gallardo hecha en Lima de orden de V. E. sobre el viaje que hizo en reconocimiento a las poblaciones de los ingleses con todo lo sucedido en él y paraje donde llegó. AHMCh, T. XIV, p. 531. El viaje resumido en Thayer Ojeda, Tomas, “Cuestiones de geografía austral de Chile”, *Revista Chilena de Historia y Geografía* (en adelante RCHHG), N° 29, Tomo XXV, Santiago, 1918.

³⁷ AHMCh, T. XIV, p. 535.

en el trayecto. La importancia de la información dada por Talcapillán y otros, y que sus versiones que se confirmaran entre sí, hizo que para el virrey fuera imposible no sellar el viaje de Gallardo con un reconocimiento final. El piloto Antonio de Vea fue comisionado para tal efecto, en una expedición ordenada por el virrey y organizada en Perú. Luego de perderse el barco principal *Nuestra Señora del Rosario* y *Ánimas del Purgatorio* en el cruce del canal de Chacao, siguió su cometido con 2 “barcos largos”, que eran embarcaciones menores que llevaba desarmadas desde Lima, y 9 dalcas a las que “fortificó” (con curbeteras, bancos y regalas, cortar y coser velas, y puso en cada una de ellas “un hombre de mar para que maree sus velas”), llevando 70 españoles (de ellos, 24 infantes provenientes de Lima, 30 infantes del país y 16 marineros), y 60 indígenas³⁸. Vea iba con Bartolomé Gallardo, como práctico, el jesuita Antonio de Amparán y el indio que conocía la situación de la población oculta de españoles, Cristóbal Talcapillán. La expedición contemplaba un reconocimiento por el mar interior, a bordo de dalcas, y un apoyo - el *Ánimas del Purgatorio* - que iría por Mar Afuera, bajo el mando de Pascual de Iriarte, hasta encontrarse ambos grupos en la entrada del estrecho de Magallanes. Como encalló el barco, Iriarte realizó su cometido original con un “chinchorro”.

Partió Vea desde “el astillero de Chiloé” el 28 de noviembre de 1675, y el 4 de diciembre cruzó la boca del Guafo y llegó a “la” Guaiteca. El 11 de enero encontró la boca del estero que los llevaría a la laguna San Rafael, según indicaciones de Talcapillán, estero que les ofreció toda la fuerza de sus corrientes y los hizo zozobrar. Vea es descriptivo en su ruta, dando información que no habían manifestado sus antecesores, y que analizaremos más adelante. Cruzó la laguna San Rafael, da cuenta del ventisquero, hizo un “retén” en su orilla sur distinto del que había hecho Gallardo el año anterior, varó sus dalcas y el lunes 16 de diciembre dice “pasé la cinta de tierra”, para explorar cómo podrían pasar las embarcaciones. Les costó mucho trabajo por lo pantanoso del suelo, que los dejaba atrapados, una cuesta muy escabrosa y la lluvia constante. Se resolvió que pasarían 4 dalcas

“en cuarteles”, y ese mismo día los indios de apoyo condujeron una de ellas, pero hasta la mitad del camino, “trabajo y fatiga - reconoce Vea - que sólo la continúa con que viven estos indios, que son hijos de los montes y de la incomodidad, pudieron sobre-llevarlo”. Al día siguiente se vararon, deshicieron y comenzaron a llevar las otras 3 dalcas, mientras que los carpinteros comenzaron a levantar la primera, que ya había llegado a destino. El 18 se concluyó esa primera dalca y se continuó la conducción de las otras, mientras que al día siguiente se echó la primera al río, al mando de Gallardo, con orden de explorar su salida al mar. Finalmente, se condujeron las demás y el bastimento, se dejó en el lugar como cabo al capitán José de Torres, con órdenes, y el 23 de diciembre partió navegando rumbo al sur el destacamento al mando de Vea, 40 españoles y 40 indios en las 4 dalcas, (unas 20 personas en cada una) por el río, para alcanzar su desembocadura al día siguiente y el borde oriental del golfo de Penas. Hicieron puerto en la actual isla San Javier, y cogieron algunos indios para tomar noticia, entre ellos una “india vieja” que hablaba la lengua de los cauchués. Fueron en busca de los europeos de Callanac (o Allanac) hasta un punto en que tanto Talcapillán como la mujer desconocieron el territorio. Sin poder dar más noticias, Talcapillán confesó que todo había sido un engaño, y da su explicación: “que todo esto lo había dicho porque parecía que gustaban los españoles de esto, y que nunca creyó que llegásemos tan adelante”³⁹. Habiendo llegado a los 49° 19', según su medición, Vea emprendió el regreso, deshaciendo lo andado, remontó el río en el que desagua San Rafael el 14 de enero de 1676. Al día siguiente dejó las 3 dalcas abandonadas en el río y pasó a pie “la cinta de tierra”. En la orilla de la laguna lo esperaban embarcaciones dispuestas, con las que siguió su viaje para llegar a una de las Guaitecas el 22 de enero y luego a Chacao⁴⁰. Vea pasó el istmo, a la ida, con 4 dalcas desarmadas. El regreso lo cubrió en un día y medio, remontando el río en 3 dalcas⁴¹. Puede uno suponer, por la duración del cruce, que lo hizo por la misma ruta de Gallardo del año anterior.

³⁸ “Relación diaria del viaje que se ha hecho a las costas del estrecho de Magallanes con recelo de enemigos de Europa por don Antonio de Vea”, *AHMCh*, Tomo XI, 1886.

³⁹ Vea, A., “Relación diaria...”, *AHMCh*, Tomo XI, 1886, p. 578.

⁴⁰ Monge, J., “El istmo de Ofqui”, p. 24.

⁴¹ Thayer Ojeda, T., “Cuestiones de geografía...”, *RChHG*, N° 29, Santiago, 1918, p. 164.

Habiendo reconocido Talcapillán que todo era un embuste, y convencidas las autoridades de Chiloé y Lima que no había tal población extranjera en los canales australes, cesaron las expediciones con este fin. También las misionales, más aún cuando en 1710 un numeroso grupo chono -166 individuos- de propia iniciativa y ya cansados de las malocas de una y otra parte, se presentó en el fuerte de Calbuco, y las autoridades isleñas los poblaron en la isla de Guar⁴². Tras ellos llegaron más chonos, por lo que el panorama de despoblamiento insular al sur de Chiloé se acentuó⁴³. La documentación no consigna viajes más al sur de las Guaitecas desde 1675. Y la tendencia la rompe la, esta vez, verdadera presencia de dos barcos de la Armada Británica en 1741 en los canales australes, lo que generó otra avalancha de expediciones.

De estos ingleses de la citada Armada, hubo un reducido grupo que hizo la ruta de Ofqui, esta vez, en sentido sur-norte, y guiados por un grupo de chonos. Se trata de los sobrevivientes del naufragio de la fragata *Wager*, que formaba parte de la Escuadra comandada por George Anson, compuesta por 6 buques y dos naves de abastecimiento (una de ellas la *Wager*), destinada a asediar poblaciones españolas en el Pacífico sur. Tras un horroroso cruce del Cabo de Hornos, la *Wager* encalló en una isla del archipiélago de Guayaneco el 14 de mayo de 1741, con 160 tripulantes. Luego de divisiones internas del grupo, de pérdida de autoridad de su capitán, y varias muertes por múltiples causas, entre ellas el hambre, una embarcación auxiliar se aventuró a regresar por el estrecho de Magallanes, con unas 80 personas. El grupo original que quedó en la isla, entre ellos el capitán Cheap, intentaron salir de aquel encierro sin éxito⁴⁴. Finalmente, y ya quedando sólo menos de 10 sobrevivientes, y habiendo pasado casi un año del naufragio, ocurrió el cruce de Ofqui al que nos referimos. Imposible habría sido, para los ingleses, con cualquier embarcación menor, remontar la península de Tres Montes. Un grupo de chonos,

en su ruta habitual, los condujo por el istmo hasta Chiloé⁴⁵. Navegaron por el golfo de Penas en la falúa inglesa y en 2 dalcas chonas, hasta llegar a un río que llevaba a Ofqui y que había que remontar. Para la falúa fue impracticable, y al par de días 6 marineros se escaparon con ella, quedando entonces 7 ingleses. Repartidos con distintos grupos de chonos en la ruta, siguieron el camino. Byron explica que los chonos, en la costa sur del golfo de Penas, “inicio de la ruta”, hacían frente a una costa baja y arenosa, y un río con muy poca profundidad, tanto que sacaban todas sus cosas de las dalcas y las arrastraban “por una lonja de tierra” (sin desarmar) hasta el río, que en esa parte era muy ancho. Remaron por el río aguas arriba 2 días, hasta desembarcar al tercer día. Al día siguiente los indígenas desarmaron sus dalcas (eran 2) y emprendieron la ruta por un bosque pantanoso. Cada uno con un tablón, llegaron a la orilla de una laguna, donde armaron otra vez sus dalcas y al atardecer se hicieron a la navegación, todo en un solo día. Del otro lado del lago se internaron por un río muy correntoso, donde “es necesario maniobrar con todo cuidado para evitar quedar enredados entre los troncos y raíces de los árboles de que el río estaba lleno”. A los dos días salieron al mar, y continuaron el periplo conocido por los chonos, hasta llegar a Chiloé⁴⁶.

La llegada de 4 sobrevivientes ingleses a Chiloé, en junio de 1742, y el relato de su naufragio, reactivó los intereses hacia el sur: los jesuitas, a misionar, y el gobierno de Chiloé a resguardar una costa que había mostrado su vulnerabilidad estratégica, pero también a buscar los restos del naufragio que prometía hacerse con 28 cañones de bronce y hierro y demás pertrechos, de lo que se valoraba sobre todo el metal, tan escaso en Chiloé.

El gobernador de Chiloé, Juan Victorino Martínez de Tineo comisionó al alférez de infantería de Calbuco, Mateo Abraham Evrard “a Guayaneco y naufragio de la fragata inglesa”, para reconocer el lugar y recoger el metal. De su viaje, de 1743 (¿principios o finales de año?) no ha quedado el diario, sólo referencias de él. Zarpó de Chacao llevando 11 dalcas y 160 hombres con bastimento

⁴² Olivares, Miguel de, *Historia de la Compañía de Jesús...*, p. 394.

⁴³ Urbina Burgos, Rodolfo, “El pueblo chono: de vagabundo y pagano alzado a cristiano y sedentario amestizado”, en Navarro Antolín, Fernando (Ed.), *Orbis Incongnitus...*, pp. 337-338.

⁴⁴ Williams, Glyn, *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*, Turner Publicaciones, Madrid, 2002.

⁴⁵ Véase Carabias Amor, Diego, *Encuentro de dos mundos. Naufragio del H.M.S. Wager en la Patagonia*, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Santiago, 2009.

⁴⁶ Byron, John, *El naufragio de la fragata Wager*, Editorial Zig-Zag, Santiago, 1955, pp. 104 a 112.

para 6 meses, y cumplió su objetivo trayendo de regreso, a los 4 meses, 14 cañones y otras piezas menores de metal. En este viaje fue un oficial de la Real Hacienda de Chiloé, y el padre jesuita Pedro Flores. La falta de víveres y de fuerzas al regreso, y el convencimiento de que volverían, hizo que dejara 4 de las 11 dalcas en “la otra parte [parte sur] de un pedazo de tierra distante media legua por donde forzosamente deben pasar para Guayaneco”. Así, se evitarían tener que pasarlas “a brazo” por más de media legua de monte⁴⁷. Esta información, y que “los peligros hasta la situación del naufragio son infinitos”, son todas las referencias que Martínez de Tineo da sobre la ruta seguida y las circunstancias de la travesía. No mencionan esas informaciones los viajes de Gallardo ni Veá por Ofqui, ocurridos 69 años antes, al parecer, perdidos en la memoria. La *Historia geographica e hidrographica con derrotero general correlativo al Plan del reino de Chile...*, firmada por Manuel de Amat, es el otro escrito que en parte refiere este primer viaje de Evrard, quien “navegando hasta el lago San Rafael desembarcó en el istmo cuyo terreno elevado se llama Dequelhue, reconociendo la costa del río San Tadeo, deshizo la piragua y la levantó a la cumbre, que tiene 8 varas de elevación [sobre el lago], la condujo por tierra 5/4 de legua y la volvió a unir en el dicho río San Tadeo, por cuya boca del sur salió y llegó a las islas de Guayaneco, donde levantó dos fortines, y después de sacada la artillería entrar en la ensenada de los caucos, tuvo con ellos algunos parlamentos y reducidos muchos los trajo consigo a Chiloé”⁴⁸. La misma *Historia geographica*, más adelante dice que la elevación era de 80 varas (pero debe ser 8, es decir, 6,4 mts.) y que “el” fortín se llamó Nuestra Señora de las Mercedes, junto con una capilla del mismo nombre⁴⁹.

En el período inmediato, al menos hasta 1743, la documentación hace referencia a indeterminados viajes a Guayaneco, no autorizados por el gobernador, por parte de indígenas, para recoger

parte del hierro y venderlo en Chiloé. Estos viajes podrían ser o financiados por particulares, a quien deberían la carga traída, o de los propios indígenas interesados en comerciar directamente. No podría saberse si hubo españoles a bordo de estas dalcas o no, pero sí que necesariamente cruzaban el istmo de Ofqui, cargando dalcas y metal al regreso.

Pronto, por la narración del viaje que George Anson publicó en Inglaterra a poco de regresar a su patria, se supo en España y en Chile que una de las naves de su flota - el pingüe *Anna* - había recalado unas semanas en una bahía en la costa occidental insular, de la que Anson daba exacta referencia en 1749 y recomendaba y animaba a su poblamiento por parte de Inglaterra. En consecuencia, dos expediciones mas, enviadas por el gobernador de Chiloé, fueron hacia la península de Taitao por mar afuera, lugar de recalada del *Anna*. La primera fue la comandada por Manuel Brizuela, de mayo a junio de 1750, que con 2 embarcaciones y 23 hombres reconoció el lugar donde estuvo el *Anna* (Bahía Anna Pink, 45° 40'), hizo un levantamiento del área y construyó “una casa” dejando en ella a un soldado y a Diego Llayquen, cacique de Abtao, en la isla de Caychilu⁵⁰ (costa de la isla Clemente⁵¹). Ese mismo año, el 5 de octubre partió la segunda expedición al mando nuevamente de Mateo Abraham Evrard, que con 3 dalcas y 43 hombres (entre tropa arreglada, varios caciques de la reducción de Calbuco prácticos e indios chonos) fue a ampliar la investigación, erigiendo el fortín de San Fernando en la isla Tenquehuén, guarnecido con un oficial y 6 soldados, además de 3 indios cristianos, pero que fue despoblado al año siguiente⁵². En este viaje, al igual que Brizuela, no pasaron por Ofqui, por razones obvias.

Al menos la documentación no muestra más exploraciones hacia el sur, sino hasta trece años más tarde, cuando se dictan las Instrucciones para el viaje del ayudante de milicias, José Domínguez, enviado por el gobernador de Chiloé Juan Antonio

⁴⁷ Martínez de Tineo, gobernador de Chiloé, al Pdte. Manso de Velasco. Chacao, 9 de marzo de 1744. AN, Capitanía General (en adelante CG), Vol. 701.

⁴⁸ Amat y Junient, Manuel de, *Historia geographica e hidrographica con derrotero general correlativo al Plan del reino de Chile...*, RChHG, N° 60, Santiago, 1927, p. 417. La *Historia* de Amat está publicada en dicha revista en los números 53 y 55 al 62, entre 1924 y 1928.

⁴⁹ *Ibidem*, N° 62, Santiago, 1928, pp. 308-309.

⁵⁰ Domingo Ortiz de Rozas al virrey del Perú, conde de Superunda, Santiago, 24 de diciembre de 1750. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Audiencia de Chile (en adelante Chile), 433. El diario del viaje de Manuel Brizuela, “Primer viaje de exploración a la isla de Tenquehuén” fue publicado en RChHG, N° 23, Santiago, 1916.

⁵¹ Martinic, Mateo, *De la Trapananda al Aysen...*, p. 61.

⁵² El gobernador de Chiloé, Antonio Narciso de Santa María al virrey del Perú, conde de Superunda, Chacao, 24 de octubre de 1750. AGI, Lima, 643

Garretón al reconocimiento de Inche en 1763. Las Instrucciones dicen que irá en una embarcación con 18 hombres, que deberá ir por la costa occidental o mar exterior hasta Tenquehuén, e ir al puerto de la isla de San Fernando, donde Abraham Evrard había construido el fuerte ya desmantelado. Pero no hay noticias si el viaje se ejecutó o no⁵³.

Al año siguiente, 1764, se fundó oficialmente la misión de Cailín - una isla frente a la isla grande de Chiloé, en su parte sur -, para neófitos trasladados de nación caucahués, cuyos primeros migrantes llegaron a Chiloé con el padre Pedro Flores en el regreso de la expedición de Abraham Evrard de 1743. A Cailín, misión que se establecía “con la mira de hacer algunas entradas en la tierra firme que va para el Estrecho”, se le asignó dos misioneros y sínodo, que además contemplaba 100 pesos por cada año que se hiciera una de aquellas entradas⁵⁴. Dice el jesuita José García, en el diario de su misión, de 1767, que a los 4 meses de haber llegado los misioneros a Cailín, enviaron en dos dalcas a un grupo de caucahués, a costa de la misión, a reconocer “lo que prometían esas tierras del sur”, regresando 6 meses más tarde con indios de “la nación Calen”⁵⁵. Este viaje se hizo por Ofqui para llegar a Guayaneco, con sólo indígenas, sin españoles. Como consecuencia de lo anterior, José García partió de Cailín el 23 de octubre de 1766 con 5 dalcas (Nuestra Señora del Carmen, Nuestra Señora de los Desamparados, San Miguel, San Juan y San José) tripuladas por 40 personas en total, la mayoría indígenas, que incluían a 5 españoles, con licencia dada por el gobernador de Chile, Antonio de Guill y Gonzaga, para entrar hacia el Estrecho. Avanzaron por los canales hasta tomar el río que los conduciría a la laguna San Rafael. Entraron a esta laguna el 10 de noviembre de 1766, reparando García en el glaciar. Al día siguiente, a las 8 de la mañana recalaron en la punta y puerto de Yayaqui, “único este puerto para el norte y resguardo de las piraguas

en el *Desecho* de Ofqui”. Se decidió que una de las dalcas se quedaría allí, sin pasar el *Desecho*. Al día siguiente atravesaron “con 3 piraguas y lo más de la gente al desecho de Ofqui, llamado el asiento de Nuestra Señora de las Mercedes, que es donde se aloja, al sur de la laguna, y está distante de Yayaqui 4 ó 5 cuabras”⁵⁶ y a más altitud que la laguna. Allí dejaron protegida en un rancho hecho para la ocasión la carga que llevaban. A mediodía regresaron a Yayaqui a buscar la carga que faltaba, regresaron a Mercedes, y se aseguró el rancho con la carga. Por lo tanto, de la laguna (Yayaqui) al alojamiento (Mercedes) había que subir. Las dalcas se subieron enteras, “sin deshacerles nada”, “a fuerza de brazos y sogas”. El día 13 se “subió” al alojamiento la San Miguel, aunque sin falcas, porque pesaba demasiado. Después de mediodía se subieron otras 2 hasta la mitad del *Desecho*. Al día siguiente se pudo conducir otra dalca hasta la mitad del trayecto y con la San Miguel también se intentó avanzar, pero hubo que desistir porque pesaba mucho para poderla tirar, y se le dejó en el alojamiento. En cambio, una de las dalcas pudo llegar hasta los márgenes del río Lucac. Al otro día, el 15, otra piragua llegó al dicho río, el 16 que era domingo se descansó, y sólo el 19 pudo llegar al río Lucac la tercera dalca, por lo trabajoso y pantanoso del camino. Ese día se empezaron a coser y componerlas, maltratadas por el trayecto, con mepua majada, cortezas y coligües para hacer las agujas, lo que se traía desde la laguna por no haberlo en Lucac, lo que tardó 2 días. Finalmente, el 22 de noviembre se embarcaron, menos 3 españoles y 6 indios que quedaron en el alojamiento de la laguna, y empezaron a bajar el río dejándose llevar por la corriente hasta llegar a la boca del río Lucac, y el 24 pasaron la barra y ya estaban en el mar del golfo de Penas. Comenzó un periplo que duró todo diciembre por canales e islas, explorando el Messier y encontrándose con tajatafes y calenes. Su regreso por Ofqui comenzó el 5 de enero remando río arriba por el Lucac con corriente fuerte, pasando la noche 3 cuabras antes de alojamiento del desecho de Ofqui. Al día siguiente avanzaron sacando del río 2 dalcas y se condujo la carga hasta el alojamiento de San Rafael. Ya cerca de la noche - dice García - “me descalcé y pasé el desecho de Ofqui con tanta agua y barro que algunas veces me vi apurado para

⁵³ Hanisch, W..., *La isla de Chiloé*, p. 66. Hanisch cita a AN, CG, Vol. 701, fjs. 128 y ss.

⁵⁴ Autos de la fundación de Chonchi y Cailín, 30 de marzo de 1764. AGI, Chile, 467.

⁵⁵ García, José S.J., “Diario de la navegación hechos por el padre José García de la Compañía de Jesús, desde su misión de Cailín, en Chiloé, hacia el sur, en los años 1766-1767”, en *AHMCh*, Vol. XIV, Imprenta Nacional, Santiago, 1889, p. 3.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 14.

desencajar los pies del barro". Luego llegó la tercera dalca, pero a las 3 se les dejó aseguradas, boca abajo, a orillas del río Lucac, para la próxima ocasión, y se pasó el *Desecho* con la carga pero sin dalcas. Y se siguió viaje a Chiloé con la embarcación que habían dejado en Yayaqui, Nuestra Señora de los Desamparados, 40 personas, para llegar por fin a Cailín el 30 de enero de 1767.

García es descriptivo de la ruta que sabe está abriendo para los jesuitas desde la nueva misión de Cailín, aporta datos y contiene información etnográfica. Su continuador es, a finales de ese mismo año, el padre Juan Vicuña. Pero no hay registro de su expedición, porque murió en el mar sin lograr regresar a su misión de Cailín. Por eso, lo que se sabe de su viaje es lo que sobre él contiene el diario de la expedición de Pedro Mansilla y Cosme Ugarte, que se encontró con él, el 2 de febrero de 1768, en algún sector cercano al archipiélago de Guayaneco (48° y 4' lat. S.)⁵⁷, cuando Vicuña iba, con 3 dalcas, de regreso a Chiloé habiendo estado al sur del golfo de Penas. Una de las dalcas venía con indígenas de la "nación" taijatafes, que trasladaba a Chiloé. Por lo tanto, cruzó con dalcas el *Desecho*, aunque no sabemos nada de cómo lo hizo. Mansilla estaba interesado en los indígenas que acompañaban a Vicuña, porque eran conocedores de Guayaneco, no así los que iban con él. Finalmente, Vicuña se devolvió al sur con sus acompañantes para servir a Mansilla en su expedición, pero en el viaje de vuelta, antes de llegar a Ofqui, viendo Mansilla que Vicuña no llegaba, envió en su búsqueda, quienes constataron que su dalca había naufragado, muriendo el padre.

En 1767 renacieron los recelos por la posibilidad de establecimientos ingleses en las costas del sur. Se sospechaba que los ingleses estarían en las islas Malvinas. Con fecha 4 de enero el virrey del Perú recibió orden de examinar las costas y que

"encargue muy particularmente a los gobernadores de todos los puertos de la jurisdicción de este virreinato que envíen embarcaciones menores por las costas de su distrito e islas inmediatas al reconocimiento respectivo"⁵⁸. Esto tuvo como consecuencia la expedición del piloto Cosme Ugarte, quien iba con el teniente de infantería Pedro Mansilla como práctico, entre diciembre de 1767 y el 1° de mayo de 1768, en un barcolongo y una piragua ("la mejor de la provincia") con orden de explorar hasta la entrada del estrecho de Magallanes. Regresaron no encontrando rastro de ingleses. Es interesante este viaje porque iban con orden de reconocer el fortín de San Fernando de Tenquehuen en la península de Taitao, es decir, hacer una navegación por fuera, y continuar al sur. Pero al intentar doblar el cabo Tres Montes los pilotos se opusieron por el peligro del mar y tuvieron que devolverse para tomar la ruta por Ofqui. El 19 de enero llegaron al pie del *Desecho*, y del 20 al 24 se ocuparon en componer el camino, arrastrar la dalca y repartir bastimentos. Al día siguiente se botó la dalca al río, navegó por el canal continuando río abajo el 26 y 27 "con muchos tropiezos y perdidos los remos", se tuvo que detener en la boca nombrada Legal para repararse, y finalmente el 28 salió al golfo de San Javier y luego, a Guayaneco⁵⁹, donde encontró al padre Vicuña, siguiendo con él hacia el sur, por el canal de Fallos (dice Hanisch), hasta los 53° 19' Lat. Sur. Al regreso, ya en Ofqui, el 16 de marzo de 1768 tomó puerto en el *Desecho* en una enseada que hacía el río, el 18 navegó por el canal del río "y topando con el resalto de un palo no pudo desatracar la piragua", que el 19 y 20 descargó y finalmente la sacó. Desde el 21 y hasta el 26 estuvo habilitándola en tierra hasta que al día siguiente la varó y salió por el río al mar. Finalmente, llegó a Chacao el 1° de mayo de 1768⁶⁰. A fines de ese año informaba el virrey a Julián de Arriaga que, como consecuencia de este reconocimiento, no le quedaba duda que si había una población extranjera en el sur, ésta debía estar en el lado occidental⁶¹.

⁵⁷ Doce años más tarde, en 1780, Fray Francisco Menéndez dice que este encuentro fue en "Asaurituan, más al sur de Tianitan, al frente de Ayautau". Expedición hecha a los archipiélagos de Guaitecas y Guayaneco por los religiosos misioneros padres Fray Francisco Menéndez y el padre Fray Ignacio Vargas, en solicitud de la reducción de gentiles a fines del año 1779 y principios del de 1780, según consta de la carta escrita al Padre Fray Julián Real por el citado Fr. Francisco Menéndez, que es como sigue. AN, AVG, Vol. 7, fjs. 421-427.

⁵⁸ El virrey Amat a Julián de Arriaga, Lima, 17 de septiembre de 1767. AGI, Indiferente General (en adelante IG), 412.

⁵⁹ Reconocimiento de costas e islas Guaitecas y Guayaneco por don Pedro Mansilla. AGI, IG, 412.

⁶⁰ Idem.

⁶¹ El virrey Amat a Julián de Arriaga, Lima, 4 de octubre de 1768. AGI, IG, 412.

Aún así⁶², en tiempos del gobernador de Chiloé, Carlos de Beranger, se dispuso la salida de otra expedición de reconocimiento, por dudarse si los ingleses estaban en el cabo de Hornos o estrecho de Magallanes, al mismo tiempo mandó a la refacción de los fuertes de la provincia⁶³. Para la expedición se destinó, desde Lima, al piloto Francisco Hipólito Machado, con orden de explorar hasta el cabo de Hornos, y como comandante, el teniente de infantería José de Sotomayor. Zarparon de Chiloé el 17 de diciembre de 1768 y regresaron a Quicaví el 8 de mayo del año siguiente, reconocieron hasta los 49 grados y medio, en 5 meses, pero no cumplieron su objetivo. Llevaban la goleta *Nuestra Señora de Monserrat*, alias El Águila, y dos dalcas en conserva, con una tripulación de 60 milicianos chilotes, con los que cruzó Ofqui de ida y vuelta. La goleta, según las instrucciones, debía remontar la península de Tres Montes, pero la tripulación, tal como había ocurrido con Ugarte y Mansilla, se negó. La flota tuvo que devolverse hacia la laguna San Rafael para tomar el *Desecho*, fondeando en ella el 1° de febrero, a 4 leguas al sur de la boca del desagüe de la laguna. Dicen que el lugar por donde se ha de pasar las embarcaciones dista del surgidero 4 ó 5 cuadras, que primero fue toda la gente a pasar

algunos trastes, a arreglar la casilla o rancho que allí había y a componer el pasaje. Comenzó el paso de las dalcas por el *Desecho*, se empezó a “subir las piraguas con toda su gente”, para “echar arriba de la barranca” las dichas. Había otra barranca, el trabajo hizo que se lastimaran 2 hombres. El 6 de febrero de 1769 se puso una dalcas en el río, y el 9 la otra, todo en medio de temporales y aguaceros que lo retardaban. El 10 se condujeron víveres, el 11 “se puso mano al trabajo desde el amanecer aquí a bordo los unos, y los otros en tierra en coser las piraguas y componerlas para seguir nuestro viaje”. El 13 finalmente se terminó de aviar, componer y cargar las dalcas, se lanzaron río abajo, el San Tadeo, con mucha corriente y troncos y árboles atravesados que había que esquivar, y el 16 salieron al mar.

Sin cumplir su objetivo de reconocer hasta el cabo de Hornos, se devolvieron, tomando el 31 de marzo la boca del río Lucac o San Tadeo, con las dalcas muy maltratadas y la gente, enferma. El 6 de abril llegaron al puerto que tiene el río en el *Desecho* y el 16 (no da más información) quedaron las dalcas en el agua de la laguna San Rafael, para salir al día siguiente, al canal rumbo a Chiloé⁶⁴.

En 1770 hubo otra expedición, enviada por Carlos de Beranger, por orden del rey de 6 de junio de 1769, para averiguar sobre si era cierto que había un establecimiento inglés en el puerto del pingüe Anna. El teniente de artillería José Ríos debía reconocer dicho puerto y el estero de Diego Gallego, para luego volverse. Ríos iba con 2 dalcas: *Santa Rosa*, bajo su mando, y *San Francisco Javier*, al mando del alférez de Dragones Pedro Mansilla. Fueron y regresaron sin hallar novedad, remontando la península de Tres Montes, sin pasar por Ofqui⁶⁵.

Pasaron algunos años sin que hubiera una expedición, o al menos, el registro documental que ha llegado hasta nosotros no muestra que las haya habido. La siguiente fue misional (trasladar indígenas) y pasó por Ofqui, en busca de neófitos. Fue la de los padres franciscanos (diez años después del extrañamiento de la Compañía) fray Benito Marín y fray Julián Real, que salieron de Castro el 21 de octubre de 1778 y regresaron el 8 de mayo del año

⁶² Parece que la razón está en lo que relata el saliente gobernador de Chiloé, Manuel de Castelblanco, al pdte. Guill y Gonzaga: “A pocos días de la llegada del nuevo gobernador [Carlos de Beranger] vino a mi noticia que entre algunos de la tripulación del barco longo y piraguas [de la expedición de Mansilla y Ugarte] se decía haber contado un indio de los del sur que poco mas delante de adonde llegaron nuestras embarcaciones había españoles que estaban vestidos, fumaban y tenían en sus habitaciones estacadas, cuyas noticias tuvieron antes ocultas y creeré que con la mudanza de gobierno no tuvieron ya recelo de tratarlas en sus conversaciones y por este motivo y no hacerse mención de alguna de estas circunstancias en el Diario, no interpusi diligencia entonces para su averiguación, pero al instante que lo supe lo participé a mi sucesor, quien ha recibido información de esta noticia, y resulta bastantemente probable, añadiendo que el jesuita que naufragó en la barra del río al otro lado del istmo de Ofqui [Vicuña] dijo haberlo también oído contar a ciertos indios con la circunstancia de que aquella nueva gente tomando o reservando las mujeres mataban a los hombres y si es así, es recelable sean extranjeros nuevamente poblados los que tal ejecutan”. Manuel de Castelblanco a Guill y Gonzaga, Chacao, 10 de octubre de 1768. AGI, IG, 412.

⁶³ Carlos de Beranger a Guill y Gonzaga, Chacao, 1 de octubre de 1768. AGI, IG, 412.

⁶⁴ Machado, Francisco, “Viajes del piloto Francisco Machado a los archipiélagos occidentales de la Patagonia, 1768”, *AHMCh*, T. XIV, Imprenta Nacional, Santiago, 1889.

⁶⁵ Correspondencia, instrucciones en AGI, Chile, 435. El Diario en AGI, Lima, 1035.

siguiente⁶⁶. Para tal fin, hicieron construir tres piraguas, dice el diario, una grande llamada *Patrocinio*, empleada en futuras expediciones franciscanas, y dos medianas: *Santa Teresa* y *San José*. Como preparativos dicen que “buscaron prácticos de los sitios que intentaban reconocer, y del idioma de los gentiles que iban a buscar, y piloto que con seguridad les condujese a aquellas remotas islas. Diligenciaron de los naturales de Chiloé los que contemplaron más útiles para marineros en las piraguas. Y habilitaron éstas de los bastimentos que juzgaron necesarios para esta arriesgada y penosa expedición”⁶⁷. No hubo mayores contratiempos en la navegación hasta la laguna San Rafael, donde tomaron puerto en uno de su nombre, y los prácticos y el piloto Oyarzún fueron reconocer el *Desecho*, donde hallaron que “el palo donde se enganchaba y afirmaba el aparejo para subir las piraguas se había ya caído y que el río San Tadeo había reventado y formado varios brazos y diversos rumbos”. Pero ese mismo día pasaron los pilotos para evaluar si era o no transitable dicho río, y la mayor parte de la tripulación para abrir el camino con herramientas. *Patrocinio* no pasaría Ofqui, pero sí las otras dos dalcas. Fue complicado y tardó un par de días la maniobra de “subir” la dalca (a lo que nos referiremos después), pero se consiguió, mientras tanto hubo que construir otra para reemplazar una que salió muy dañada de un temporal que les azotó en San Rafael. Las cargas se fueron conduciendo hasta el rancho de la orilla del río de San Tadeo, hasta donde llegaron las 2 dalcas y el 17 de diciembre continuaron el viaje río abajo, para salir al mar y tomar puerto en la isla del Cirujano, luego Guayaneco e isla del naufragio de la *Wager*.

En las costas del sur del golfo de Penas encontraron indígenas, y de 33 que eran, 11 accedieron a ir con ellos a Chiloé. Intentaron entrar por el canal Messier, pero por impedirse el clima, emprendieron el regreso. Remontaron el río San

Tadeo, llegaron al *Desecho*, donde, en un rancho, encontraron carta del padre franciscano Francisco Menéndez, que decía los esperaba en la laguna San Rafael. “Gozosos con tan plausible noticia pasaron por la tarde al *Desecho* y encontraron a dicho religioso en la escalera”, conduciendo luego la carga, porque dejaron las dalcas desarmadas en el rancho del desembarcadero del río San Tadeo, para tripular la *Patrocinio*, salir por el río al mar y llegar a Chiloé, donde fueron recibidos los 11 neófitos⁶⁸.

Este que se menciona es el primer viaje de fray Francisco Menéndez a los canales australes, en el verano de 1778-1779, pero del que no hay relato ni más datos que esta referencia de Benito Marín y Julián Real⁶⁹. Un segundo viaje de este fraile a los canales, antes de emprender sus 4 viajes a Nahuelhuapi, fue con fray Ignacio Vargas, desde fines de 1779 a comienzos de 1780, y no existe más diario ni relato que una carta escrita por Menéndez al padre Real, que recoge Vidal Gormaz⁷⁰. Iban dos dalcas, la principal era la ya experimentada *Patrocinio*, pero no dice cuánta gente llevaba, sólo que iban acompañados de otros caciques ya trasladados a Chiloé, que servirían para atraer a los nuevos. Partieron alrededor del 12 de octubre, pero el relato comienza cuando llegaron a la laguna San Rafael, y al *Desecho* el 1º de noviembre. Sacaron las dos dalcas en San Rafael y las aseguraron. Construyeron otra más, mientras soportaban temporales que dejaba días enteros sin poder trabajar, hasta que a los 24 días de haber llegado a la laguna por fin se consiguió tener las dalcas compuestas y el bastimento en el río, listo para continuar viaje. Tuvieron dificultad para tomar el río San Tadeo o Lucac, que se había

⁶⁸ Idem.

⁶⁹ Además de este viaje a los canales australes y las 4 expediciones a Nahuelhuapi, Menéndez hizo dos entradas a “las cordilleras”, es decir, hacia el sector continental de Chiloé, especialmente la exploración del río Palena, que llevaba a las pampas patagónicas. Fonck, Francisco, *Viajes de Fray Francisco Menéndez*, Imprenta Niemeyer, Valparaíso, 1900. En estas sus exploraciones a Aysén Menéndez fue acompañado de Miguel Barrientos de sus hijos, que eran de Quiquel.

⁷⁰ Expedición hecha a los archipiélagos de Guaitecas y Guayaneco por los religiosos misioneros padres Fray Francisco Menéndez y el padre Fray Ignacio Vargas, en solicitud de la reducción de gentiles a fines del año 1779 y principios del de 1780, según consta de la carta escrita al Padre Fray Julián Real por el citado Fr. Francisco Menéndez, que es como sigue. AN, AVG, Vol. 7, fjs. 421-427.

⁶⁶ Hay que mencionar la expedición misional, pero también con el objetivo de encontrar a los Césares, de los franciscanos fray Norberto Fernández y el hermano Felipe Sánchez, verano de 1778-1779. Mención en “Entrega de las misiones de la provincia de Chiloé al colegio de Ocopa...”, AGI, Lima, 1604.

⁶⁷ Fr. Benito Marín y Fr. Julián Real. Expedición de estos misioneros del colegio de Ocopa a los archipiélagos de Guaitecas y Guayaneco en solicitud de los indios gentiles, 1778-1779. AN, AVG, Vol. 7, pza 8ª, fjs. 389-420.

secado y tuvieron que esperar a que creciese. El 1º de diciembre pasaron la barra del río y salieron al mar. En Ayantau, sección sureste del golfo de Penas, se encontraron con 31 indígenas en 4 dalcas, dos de ellas las tripulaban indígenas que habían visto el año anterior, “y los otros habían venido del sur”. Con todos ellos, emprendieron el regreso. No describe el cruce de Ofqui a la vuelta, salvo que el 8 de diciembre llegaron “al cuartel”, y que “en el *Desecho* parió una india y su marido se cortó el pelo en celebración del parto”, llegaron a Cailín y luego a Castro el 11 de enero de 1780.

Menéndez y Vargas lograron su objetivo de trasladar neófitos, tuvieron un viaje largo por los malos tiempos y las esperas en Ofqui, y no describen el paso del *Desecho* ni sus dificultades, quizá porque para entonces los franciscanos ya tenían experiencia y trabajo adelantado con la “escalera”, ranchos y camino despejado.

La documentación cotejada muestra que la siguiente expedición a los mares australes de la que se tenga noticia fue 1792, del capitán Nicolás Lobato y Cuenca, junto con el alférez de navío Francisco Clemente y Miró. Lobato fue encomendado por el virrey del Perú a navegar hacia Chiloé y reconocer la costa de los Chonos, en particular el puerto del pinüe *Anna*. Ya en Chiloé, no quiso exponer a su fragata, la *Santa Bárbara*, a aquellos mares, y organizó una expedición en “piraguas” bajo el mando de Clemente y Miró. Zarpó el grupo en enero de 1792 con las “piraguas del rey” para hacer un reconocimiento “por fuera”⁷¹. Tampoco lo hizo por Ofqui el piloto José de Moraleda y Montero, en sus reconocimientos⁷², ni el comandante británico Phillip Parker King, 1828-1835, a cargo de sus capitanes. Sólo el teniente Skyring, con la corbeta *Adelaida* de la expedición del *Beagle*, en 1829, intentó hacer un reconocimiento del istmo, aunque sin conseguir encontrar el camino seguido por el naufragio inglés de la *Wager*, John Byron, que era el que buscaba⁷³. Sin embargo, Thayer Ojeda anota que Fitz-Roy recoge un dato importante respecto de Ofqui: que

estando en Chiloé conoció a un anciano, Pedro Osorio, quien le hizo “una descripción del *Desecho*”, porque había acompañado a los misioneros en los viajes de 1769 y 1778⁷⁴. Parece que en tiempo de estas exploraciones inglesas se había perdido la frecuencia y borrado la familiaridad con el cruce de Ofqui y aún con la laguna San Rafael. Así, cuando quiso cruzar por Ofqui el capitán de corbeta de la marina chilena, Francisco Hudson, en el *Janequeo*, en 1857, sólo consiguió, llegando desde el norte, navegar por el Seno Elefantes, pero pensaba que lo estaba haciendo por la laguna San Rafael. Menos aún halló el rastro de la ruta de Ofqui⁷⁵. Otro intento en el antiguo cruce fue el del comandante Simpson, que iba con el experimentado práctico chilote Juan Yates en la corbeta *Chacabuco*, pero hizo levantamiento de la parte norte de istmo en febrero de 1871, aunque no pudo cruzarlo por lo cenagoso del terreno⁷⁶.

Pero sí lo logró, el primero registrado luego de Menéndez y Vargas, en 1779, José Pinto, en 1896. Sobre este sendero dice Hans Steffen: “últimamente... algunos vecinos de Compu y Quellón habían abierto un sendero nuevo en los bosques del istmo para transportar sus botes a San Quintín, adonde fueron en busca del oro”⁷⁷. Por este sendero, bajo la dirección de Steffen, se cruzó el istmo de Ofqui en diciembre de 1898⁷⁸. Era un sendero distinto al colonial, según lo entendían los chilotes que lo abrieron, por mucho más corto y de menor elevación que el *Desecho*, dice Thayer⁷⁹. Diez personas pasaron por él una chalupa vacía y toda la carga “sin ningún tropiezo” en un día y medio, teniendo que hacer cada uno dos viajes, fuera del trabajo de arrastrar la chalupa⁸⁰. Estos, de 1896 y 1898, fueron los únicos cruces terrestres de los que se tenga noticia en el siglo XIX.

⁷⁴ Thayer Ojeda, T., “Cuestiones de geografía...”, *RChHG*, N° 29, Santiago, 1918, p. 176.

⁷⁵ Hudson, Francisco, “Reconocimiento hidrográfico del río Maullín y de la península y archipiélago de Taitao, practicado en 1857 por el comandante y oficiales del bergantín-goleta nacional de guerra *Janequeo*”, *Anales de la Universidad de Chile*, T. XVI, 1859, p. 1156.

⁷⁶ Simpson, “Exploraciones hechas por la corbeta *Chacabuco*”, *AHMCh*, Tomo I, 1875, p. 31.

⁷⁷ Steffen, H., *Viajes de exploración y estudio...*, p. 299.

⁷⁸ *Ibidem*, p. 306.

⁷⁹ Thayer, T., “Cuestiones de geografía austral...”, p. 197.

⁸⁰ Steffen, H., *Viajes de exploración y estudio...*, p. 306.

⁷¹ Martinic, Mateo, *De la Trapananda al Aysen...*, p. 63.

⁷² O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo, *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*, Editorial Naval, Madrid, 1990.

⁷³ Steffen, Hans, *Viajes de exploración y estudio en la Patagonia Occidental, 1892-1902*, Imprenta Cervantes, Santiago, 1909-1910. Tomo II, p. 299.

3. ¿Cómo se cruzaba el istmo de Ofqui en el período colonial?

De las 20 ó 21 expediciones de las que tenemos noticia de haber cruzado el istmo de Ofqui, todas de ida y regreso (excepto las de Byron y Campbell), de las que se tenga noticia, 15 han dejado relatos de dispar extensión sobre cómo se efectuó el cruce. Sobre esas informaciones intentaremos describir la manera en que se combinaba técnica y fuerza, en medio del barro y de la lluvia, para salvar ese escollo terrestre en una ruta marítima. Los relatos a veces son suficientemente descriptivos, otros apenas informan del cruce, número de hombres y dalcas transportadas, sin referirse a los problemas de la ruta. Hablamos de un paisaje que se ha modificado por fenómenos naturales, entre ellos la descompresión de los hielos del ventisquero de San Rafael sobre las aguas de la laguna, que aumentando su nivel ha modificado la fisonomía del istmo de Ofqui. Las alteraciones se advertían también en el período de estudio, cambiando por ejemplo, la desembocadura del río San Tadeo en el golfo de Penas, como lo notó Mansilla en 1768.

En primer lugar, la dalca era la embarcación original del cruce de Ofqui, la de tres tablas, la indígena, que tenía la ventaja de ser desarmable. Quizá la descripción más genuina que se tenga de ella es la que hace John Byron en 1742, porque se trataba de dalcas tripuladas exclusivamente por chonos, sin presencia alguna de españoles como misioneros o pilotos, aunque quizá modificada por influencia chilota, porque la que él navegó tenía 5 tablas, y las descripciones del siglo XVII hablan de 3 tablas. Tuvo que tripularla, remarla, cargarla y sufrirla. Él la describe así: “consisten generalmente de 5 pies o tablones, una para el fondo y dos para cada costado; y como estas gentes no conocen las herramientas de fierro, para sacar de un tronco un solo tablón necesitan hacer una labor enorme con pedernales y guijarros, además del fuego. A lo largo de los bordes de los tablones practican unos agujeros pequeños, a una pulgada de distancia uno de otro, y lo cosen con un mimbres flexible, pero como el mimbres no tapa bien los hoyos, los botes se llenarían inmediatamente de agua, a no tener los indios un método para evitarlo. Lo consiguen eficazmente con la corteza de un árbol (estopa del alerce) que dejan algún tiempo remojándose en el agua y que después muelen entre dos piedras hasta

darle la consistencia de estopa para calafatear, con lo cual calafatean bien los agujeros que no dejan pasar la menor cantidad de agua, permitiendo además juntarlos y separarlos fácilmente, y cuando tienen ocasión de ir a tierra, como ahora, hombres y mujeres llevan cada cual su tablón”⁸¹.

La dalca es indígena, pero su uso fue heredado por los españoles durante el período colonial y prolongado con algunas modificaciones hasta el siglo XIX. Lamentablemente no ha llegado hasta nuestros días una embarcación completa; tampoco sabemos cuándo se dejaron de construir, ni el proceso de cambios experimentados por las culturas indígenas que llevaron al cese de su fabricación⁸².

Luego de la ocupación hispana de Chiloé, los indígenas de los archipiélagos de los Chonos y Guaitecas la siguieron utilizando, pero del contacto con los españoles introdujeron algunas modificaciones para mejorarla, como la vela. Sin embargo esto no interrumpió la continuidad de la dalca como tal, así como su uso asociado al estilo de vida “vagamundo” o itinerante como era el modo chono desde antes de la presencia europea⁸³. No sólo permaneció en el mundo indígena, sino que ingresó a Chiloé Colonial, donde fue más modificada que en el ámbito chono, agregándosele también velamen y empleando el hierro en su fabricación. Aunque los colonizadores introdujeron embarcaciones europeas menores, como la goleta o la balandra, la dalca, como mejor adaptada a los canales, ofrecía ventajas para introducirse en los lugares más recónditos por ser de fondo plano y carecer de quilla. Su misma simplicidad permitía transportarla en la tierra firme en cuanto desarmable, lo que explica su presencia insustituible en las expediciones de los siglos coloniales. Por todas estas particularidades y bondades, Walter Hanisch escribe un “Elogio de la piragua”⁸⁴.

⁸¹ Byron, J., *El naufragio de la fragata Wager...*, p. 106

⁸² Las únicas dalcas completas conservadas son las que se encuentran en dos museos de Suecia, llevadas allí por Carl Skottsberg a comienzos del siglo XX, cuando las intercambió a sus propios ocupantes indígenas, en la zona alacalufe. Fuera de esas, que sería interesante registrar y difundir en Chile, no hay otras.

⁸³ Un valioso trabajo sobre el ámbito territorial Chono es: Álvarez Abel, Ricardo, “Reflexiones en torno a las identidades de las poblaciones canoeras situadas entre los 44° y 48° de latitud sur, denominadas “chonos”, *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, Vol. 30, 2002, pp. 79- 86.

⁸⁴ Hanisch, W., *La isla de Chiloé...*, p. 23.

Era la dalca, la que “sólo con verla intimidaba al más esforzado”, como dice Fray Pedro González de Agüeros en 1791, y definía la cultura marítima de Chiloé. Se le describe como frágil pero útil. La incorporación que los españoles de Chiloé hicieron de las embarcaciones indígenas fue un proceso natural porque las propias resultaron ineficaces ante el régimen de vientos, corrientes y mareas, pero sobre todo en la necesidad de adentrarse en los fiordos con pocas y estrechas playas. La dalca adquirió prestigio y categoría en Chiloé como creación chona y su presencia se extendió hasta los archipiélagos más australes.

Antes de la conquista española no había, al parecer, dalcas al sur del golfo de Penas, sino una embarcación parecida o emparentada con ella, como era la canoa de corteza, propia del hábitat cauchue, que se proyectaba desde allí hacia los archipiélagos meridionales. La alteración cultural que produjo la presencia española desde la colonización de Chiloé, y su movilidad geográfica hacia el meridión, junto con dilatar también el área de la dalca, que se difundió desde entonces entre los cauchues, sin abandonar éstos la canoa de corteza. Esta última la construían desprendiendo largos trozos de la corteza del coi-hue, cosiendo con fibras vegetales tres piezas para el fondo y costados, y darles la forma apropiada, similar a la dalca⁸⁵. No era fácil hacerla.

Sobre la capacidad de tripulación de la dalca colonial, hay alguna referencia en la pequeña flota de Bartolomé Gallardo, en 1675. Iban en una de ellas 5 infantes y 7 indios, al mando del ayudante don Juan de Alvarado; en otra calificada de pequeña, iban 6 infantes y 6 indios; y en otra, 7 infantes y 8 indios remeros⁸⁶. Estas ya eran de 5 tablones, más capaces, y se fueron imponiendo como las propiamente chilotas, porque estas tablas añadidas hacían de borda y las dejaba más apropiadas para mar abierto. También usaban falcas, que era la tabla que hacía más alta la borda. Las dalcas de 5 tablas podían cargar 1.200 tablas de alerce. Aún las había de 7 tablas, según González de Agüeros, “cada una de una pieza de 2 ó 4 brazas de largo, media vara o tres cuartas de ancho, y 2 ó 3 pulgadas de

grueso”⁸⁷. Sobre su velocidad, se estima que “no andarán más de cuatro millas en calma y buena rema sin parar”⁸⁸. Esta dalca de mediados del siglo XVIII tiene otros añadidos hispanos, además de las velas, como el timón, arboladuras y cuadernas, pero nada hay en su construcción que sea de elementos físicos aportados por Europa. Seguían construyéndose sin clavos ni metal, y con las hierbas locales para costura y calafateo. Lo único material externo es el hacha de metal.

La primera vez que se tiene noticia cierta del uso de dalcas por parte de españoles para sus exploraciones es, como hemos dicho, en la empresa de Juan García Tao en 1620. Esa expedición terrestre fue complementaria a la del capitán Juan Fernández, enviada ese mismo año y relatada un año más tarde por el gobernador de Chiloé, Diego Flores de León, y que fue la primera entrada al trasandino lago Nahuelhuapi⁸⁹. También se navegó con dalcas, como siguió siendo lo habitual en esa ruta andina. Diego Flores de León y sus 46 hombres salieron en dalcas desde Calbuco y se internaron por el seno de Reloncaví, hasta su límite norte, donde dice - “vamos las piraguas tres leguas de camino por tierra” hasta llegar al lago Llanquihue, y en sus orillas “cosimos las piraguas” navegando el lago hacia el este, subieron por el río Peulla. Desembarcaron, desarmaron otra vez sus embarcaciones, cruzaron la cordillera y avanzaron cinco leguas hasta llegar al lago Nahuelhuapi, donde rehicieron sus dalcas. Y lo mismo al regreso⁹⁰. Ese año de 1620 la dalca, incorporada en las expediciones hacia los márgenes de Chiloé, probó ser imprescindible. Todo, por supuesto, con guías y remeros indígenas.

Algunas expediciones partían hacia el sur con barcos o barcolongos, más las dalcas, y estas embarcaciones de mayor tamaño quedaban esperando en la ribera sur de la laguna San Rafael, comienzo de

⁸⁷ González de Agüeros, Fray Pedro, *Descripción historial de Chiloé, 1791*. Introducción y notas de Isidoro Vázquez de Acuña, Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, Universidad de Santiago, 1988, cap. VII.

⁸⁸ Guell, Segismundo, “Noticia breve y moderna del Archipiélago de Chiloé, de su terreno, costumbres de sus indios, misiones, escrita por un misionero de aquellas islas en el año 1769 y 70”, en Hanisch, W., *La isla de Chiloé...*, Apéndice Documental, Documento III, p. 234.

⁸⁹ Relación del viaje de Diego Flores de León, pp. 255-256.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 255.

⁸⁵ Ortiz-Troncoso, Omar, “La navegación indígena en el confín austral de América”, *Revista de Marina*, N° 708, septiembre-octubre, 1975, p. 8.

⁸⁶ “Relación del sargento mayor don Bartolomé Gallardo...”, p. 532.

la ruta terrestre. Sólo las dalcas pasaban. La ruta hispano-indígena desde Chiloé, luego de pasar las islas Guaitecas, seguía el canal que hoy conocemos como Moraleda, hasta alcanzar el golfo Elefantes y la entrada al río Témpanos (o San Rafael), que conducía a la laguna San Rafael. Este río era también apto para embarcaciones de mayor tamaño. Su dificultad era salvar las corrientes para lograr tomar la boca del río, más que la misma navegación por él. Las aguas van del mar a la laguna, así que se navegaba, de ida, a favor de la corriente, aunque justamente “por esta mar que entraba”, costaba dar fondo en la laguna. La distancia hasta la laguna era de 3 leguas (dice Veá en 1675) ó 4 (dice Gallardo en 1674). La descripción del paisaje de las riberas de este río es de “toda tierra baja, e iguala el agua con ella, muy pantanosa, los árboles secos y descabezados y algunos arrancados de los vientos”⁹¹, imagen que se repite en los márgenes de la laguna y que se ve desde el río San Tadeo. Quizá la única descripción del río es la que dan Sotomayor y Machado, en 1769: “Este río es muy vistoso, que tendrá de ancho poco más de una cuadra y de fondo 10 brazas de agua”⁹².

La laguna San Rafael, en 1676 presentaba el siguiente aspecto: “en todo cuanto se extendía la vista se veía un ventisquero de nieve que corre desde la playa hasta la tierra adentro”. Los contornos de la laguna “son de tierra baja y cualquier movimiento de viento la encrespa, como la mar. Desde aquí para el sur, aunque se descubre la cordillera, se ve sin nieve”. Cien años más tarde, en 1767 el padre García, ve los hielos mucho más retirados. La laguna se navegaba sin dificultad, pero en ocasiones con mucho cuidado esquivando los trozos de hielo flotantes. Se hacía puerto en algún lugar protegido de los vientos en la orilla sur de la laguna, aunque a fines del siglo XVIII, con la mayor regularidad de las expediciones misionales y la ruta más recorrida, se reconocía un sitio como “puerto”. Allí se sacaban del agua las dalcas y a los barcos se les protegía para que esperaran el regreso.

Al llegar, el grupo pasaba inmediatamente a reconocer - sin dalcas - el camino del *Desecho*, como lo llamó por primera vez el padre García, cuando

efectivamente se practicaba la misma ruta cada vez que se cruzaba el istmo. En 1676 Veá lo llamó “la cinta de tierra”⁹³, y antes de él, durante del siglo XVII, se hablaba de “Caicof” (García Tao). Steffen, en 1898, juzga que el antiguo camino terrestre de los misioneros era de apenas una milla (1,6 kms.) entre la ribera del lago y el punto de embarque en el río San Tadeo⁹⁴. Esto no coincide con lo que dice Bartolomé Gallardo en 1674, de ser el camino por tierra de “cosa de media legua”, es decir, 2,4 kms⁹⁵. Con Veá, al año siguiente, se puede estimar que el camino era de 2 leguas o poco más, cuando dice que se avanzó con una dalcá el primer día a la mitad del camino, “que será más de una legua”⁹⁶: esto es 3,2 kms. Mateo Abraham Evrard dice haber pasado sus dalcas a brazo “por más de media legua de monte”⁹⁷, y eso es 2,4 kms, y coincide con Gallardo. García en 1767 dice que la travesía desde la laguna al río tendrá unas 18 cuerdas⁹⁸ (2,2 kms.), coincidente con Gallardo y Abraham. Byron dice, al menos de 5 millas y media, unos 8,8 kilómetros, mientras que Campbell, 8 millas, poco más de 12 kms. Claramente, independiente de las estimaciones, había más de una ruta. Byron y Campbell, por ejemplo, no mencionan el glaciar. Y la “ruta de los misioneros”, abierta por García en 1767, es distinta a las otras, quizás revelada por cauchues, calenches o tajatafes (los neófitos) a diferencia de los chonos, que fueron en el siglo XVII los guías exclusivos.

Era un camino “impracticable”⁹⁹ por ser de suelo pantanoso, de vegetación intrincada donde “es menester ir con hachas y machetes rozando cada paso que se da, que es un horror”¹⁰⁰, porque “es un bosque espeso”¹⁰¹. En las descripciones coloniales no se especifican los tipos de árboles, pero si lo hace Steffen en 1898. Habla de robles, tepu, laurel, luma, mañío y otros, en el istmo de Ofqui, además de tupidos cañaverales de quila¹⁰². En tal suelo y con tales troncos y ramas había que avanzar “de rodi-

⁹¹ Veá, “Relación diaria del viaje...”, p. 567.

⁹² Machado, Francisco, “Viajes del piloto Francisco Machado...”.

⁹³ Veá, “Relación diaria del viaje...”, p. 569.

⁹⁴ Steffen, Hans, *Viajes de exploración y estudio...*, p. 306.

⁹⁵ “Relación del sargento mayor don Bartolomé Gallardo...”, p. 531.

⁹⁶ Veá, “Relación diaria del viaje...”, p. 569.

⁹⁷ Martínez de Tineo, AN, CG, Vol.701.

⁹⁸ García, José S.J., “Diario de la navegación...”, p. 15.

⁹⁹ Veá, “Relación diaria del viaje...”, p. 569.

¹⁰⁰ Idem.

¹⁰¹ Byron, J., *El naufragio...*, p. 106.

¹⁰² Steffen, Hans, *Viajes de exploración y estudio...*, p. 306.

llas unos trechos”¹⁰³, gateando dice Vea¹⁰⁴, y otros salvando los troncos caídos saltando de un palo a otro¹⁰⁵. Pero “yendo cargados, a veces erraban el tiro cuando mudaban el pie y juzgando lo fijaban sobre algún palo lo ponían sobre el agua o agua-barro que los tragaba hasta las rodillas y con esto la carga iba a parar sobre el agua o barro”¹⁰⁶. Además, en el subsuelo, bajo el barro, había “troncos de árboles que el agua tapaba... y - dice Byron - desgarrábame los pies y las piernas a cada instante las espinas”¹⁰⁷. Si se caían al barro, otros debían ayudarlos a salir puestos sobre maderas gruesas, para tirarlos hacia afuera¹⁰⁸, aunque esto no le pasó a Byron, que tuvo que salir solo de una “charca profunda” a la que había caído¹⁰⁹. Byron dice que el camino es un verdadero pantano. García dice que cuando llovía copioso era una laguna. Además, había pendientes, pues era necesario subir “una cuesta tan escabrosa”¹¹⁰, que se hacía abriendo los indígenas agujeros para afirmar los pies, para ayudarse también afirmados de las ramas¹¹¹, todo lo que se hace bajo la lluvia, porque como experimentó Vea “es raro el día que se deje dos horas de llover”¹¹². Por eso García dice que la gente “le tenía horror”¹¹³ al camino. Navarro y Montemayor, 1641, son los primeros que se refieren al trayecto (no lo hace García Tao, en 1620). Sólo dicen: “montes y peñascos asperísimos”¹¹⁴.

Alguna idea se puede tener del trayecto a pie. A pocos metros de la orilla del río, desembarcadero al que García llama Yayaqui, ya comenzaba el monte, en subida - dice García “barranca a pique”, con elevación de hasta 10 ó 12 varas¹¹⁵ (entre 8 y 10 mts. aproximadamente) - , para enfrentar una cuesta de 3 ó 4 varas más, es decir, entre 2,5 y 3,3 mts. Pero en 1767 García habla que la cuesta es de más de media cuadra (62 metros), y la misma distancia da Mansilla en 1768, lo que debe ser no su altitud, sino la distancia. Esta misma debe ser

la cuesta que menciona Mateo Abraham Evrard, que llama “la cumbre”, en un lugar que nombra Dequelhue, y a la que le otorga 80 varas de elevación¹¹⁶, pero que deben ser 8 varas (6,7 mts., y que coincide con la media dada por García) y que desde allí, dice Evrard, faltaban 5/4 de legua hasta llegar a la orilla del río San Tadeo, sin mencionar otra cuesta. Pero en 1767 García habla de 2 cuestas, y que al final de la primera había un “llanito” donde estaba el “alojamiento”, que en 1767 García llama Nuestra Señora de Mercedes, y que según el mismo misionero estaba distante 4 ó 5 cuadras al sur de Yayaqui, es decir, medio kilómetro, poco más. Luego una segunda cuesta, para bajar y alcanzar la orilla del río. Menciona también esta segunda cuesta Sotomayor y Machado, en 1769. Vea, que describe las penurias del paso con dalcas, no menciona hitos, sólo la barranca continua y el barro.

Antes de recorrer el *Desecho* había que prepararse. Además de varar la o las embarcaciones más grandes que no cruzarían, se sacaban del agua las dalcas para descargarlas, el bastimento se resguardaba, procurando que se seque lo que iba mojado. Vea dice que en el “cuartel” de la laguna “se estuvieron ahumando los bastimentos en bugios que se hicieron de cortezas de árboles y hojas de pague”¹¹⁷. Aquí se instalaba un rancho o “fuerte” donde quedaba parte del grupo, sobre todo los enfermos y algunos que pudieran regresar, con una dalca a Chiloé, a dar aviso en caso de necesidad. Esto, porque la mayoría de las expediciones, exceptuando las misionales de fines del XVIII, iban en busca de los extranjeros llamados Césares. En el rancho se dejaba también comida para el tornaviaje. Las distancias temporales entre viajes por Ofqui y la acción de temporales de viento y lluvia, impedían que se pudiera contar con ranchos o hitos permanentes, como si lo fue desde 1767 (García) hasta 1779 (Menéndez y Vargas).

Al desembarcar, se iba a explorar el estado de la ruta, y comenzaba su “composición”, para lo que se empleaba un día, no más. Luego, se comenzaba a conducir hasta el otro lado, separando los víveres que se dejarían a quienes se quedasen esperando el regreso de los demás desde Guayaneco. ¿En qué consistía la vitualla?, sólo poseemos los datos de Sotomayor y Machado: 2 dalcas para 60 personas

¹⁰³ Byron, J., *El naufragio...*, p. 107.

¹⁰⁴ Vea, “Relación diaria del viaje...”, p. 569.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ García, José S.J., “Diario de la navegación...”, p. 17.

¹⁰⁷ Byron, J., *El naufragio...*, p. 107.

¹⁰⁸ Vea, “Relación diaria del viaje...”, p. 569.

¹⁰⁹ Byron, J., *El naufragio...*, p. 107.

¹¹⁰ Vea, “Relación diaria del viaje...”, p. 569.

¹¹¹ Idem.

¹¹² Idem.

¹¹³ García, José S.J., “Diario de la navegación...”, p. 16.

¹¹⁴ “Vida de Juan López Ruiz...”, p. 237.

¹¹⁵ García, José S.J., “Diario de la navegación...”, p. 15

¹¹⁶ Thayer dice que son 8 varas. N° 62, p. 308-309.

¹¹⁷ Vea, “Relación diaria del viaje...”, p. 569.

para 2 meses y medio, y llevaban carne y biscocho para ese lapso de tiempo, un zurrón de harina, 10 jamones, un almud de ajíes y una botija de aguardiente para cada dalca. Vea dice que el común alimento de los hombres (indios y españoles) durante la expedición, era de “un poco de harina mal molida espolvoreada en el agua que les sirve de comida y bebida”¹¹⁸. También se conducían los pertrechos y las municiones. Se comenzaba a aligerar las dalcas de sus arboladuras y velas, cuando las tenían, como lo hizo Vea en 1676, o, se descosían las tablas.

Y comenzaba el trabajoso cruce con dalcas o con tablones. El primero, García Tao, 1620, “varó” descosidas 2 dalcas entre 4 españoles y un número indeterminado de indios. Navarro y Montemayor, 1641, llevaron las dalcas desarmadas a cuestras, “cargando en sus hombros todo el matalotaje”¹¹⁹. No dice cuánto tardó. Byron señala que cada chono, hombre o mujer, llevaba un tablón. Él, para transportarlo, lo llevaba sobre la cabeza sobre un pedazo de lona húmedo y pesado, rescatado del naufragio¹²⁰. Bartolomé Gallardo dice, en 1674: “caminé por tierra con la más de la gente (llevaba 70 personas) y 3 embarcaciones en hombros cosa de media legua hasta un río”, y lo hizo en un solo día. No dice que llevara las dalcas descosidas, y es la primera referencia que se tiene de la distancia: media legua (2,4 kilómetros). Al año siguiente Antonio de Vea hizo el mismo camino, y también iba Gallardo. Pero no tardó un día sino 7, pasando 4 dalcas desarmadas y contando con 130 hombres. Gallardo no hace referencia a dificultades del camino, Vea sí, pero no explica porqué él tardó tanto en comparación con Gallardo. ¿Habrán hecho el mismo camino? No lo dice, y según los datos Gallardo recorrió 2,4 kms, mientras que Vea, 3,2. Contando con gente más que suficiente, a medida que se iban pasando las 4 dalcas “en cuarteles” a la orilla del río San Tadeo, otros iban “levantando” las que ya estaban en destino, esto es, cosiendo, calafateado y poniendo palos y velas. Los dos últimos días, mientras se alistaba la cuarta dalca, se condujeron los bastimentos. Casi 100 años después, García y su gente transportaron 4 dalcas, 3 de ellas sin deshacerles nada y en un sólo día, desde la orilla de la laguna hasta el alojamiento de

Nuestra Señora de Mercedes, cuesta de por medio. Para la cuarta tardaron un día en el mismo trayecto, aunque iba sin falcas¹²¹. Mansilla, 1768, pasó su única dalca armada, en 2 días, y Sotomayor/Machado, en 1769, pasaron 2 en 8 días, por haberles tocado temporales de viento y lluvia. Steffen, en 1898, y por otro camino, “el de Pinto”, arrastró una chalupa (vacía) y la carga, “sin ningún tropiezo” en un día y medio con 10 hombres, teniendo que hacer cada uno 2 viajes, además del de arrastre¹²². Pero ese era un camino distinto al de fines del XVIII.

García, que las pasó armadas, menciona que se subían “a fuerza de brazos y sogas”¹²³. Lo mismo hizo Steffen en 1898 con su chalupa, que para bajarla de la barranca tuvo que emplear cables para asegurar el descenso¹²⁴. Mansilla habla del transporte “tirando” la dalca sin desarmar, “colgándola” en una barranca o cuesta. Quizá a este “colgar” se refiere el relato de los franciscanos Marín y Real, 1779, en que la elevación de las dalcas por la barranca se hacía mediante un “palo donde se enganchaba el aparejo”¹²⁵. También se habla de “la escalera” en esta barranca, y suponemos que son escalones hechos en la ladera/barranca para subir las personas, quizá con el apoyo de cuerdas. Así se desprende de la siguiente frase de Marín y Real en que describen la elevación de una dalca sin desarmar: “pero habiendo conseguido llegase su proa a lo último de la escalera, faltó el puño de la garita y descendió precipitada, pero sin daño alguno”¹²⁶. Es de suponer, por las descripciones, que este sistema se usó desde García (1767) en adelante, pero no antes, y que permitía pasar las dalcas armadas. Así, la expedición inmediatamente anterior de que se tenga noticia, la de Evrard (1743) pasaron dalcas desarmadas. ¿Habrán sido, el aparejo, invento y trabajo del jesuita García? Suponemos que sí, aunque Marín y Real hallaron caído el palo del enganche, cuando ya habían pasado 10 años desde la expedición anterior, la de Sotomayor/Machado.

Tal trabajo de subir las dalcas por aquel terreno, consideran los españoles, sólo lo pueden aguantar

¹¹⁸ Vea, “Relación diaria del viaje...”, p. 569.

¹¹⁹ “Vida de Juan López Ruiz...”, p. 237.

¹²⁰ Byron, J., *El naufragio...*, p. 106.

¹²¹ García, José S.J., “Diario de la navegación...”, p. 15

¹²² Steffen, Hans, *Viajes de exploración y estudio...*, p. 306.

¹²³ García, José S.J., “Diario de la navegación...”, p. 15.

¹²⁴ Steffen, Hans, *Viajes de exploración y estudio...*, p. 307.

¹²⁵ Fr. Benito Marín y Fr. Julián Real, “Expedición de estos misioneros...”

¹²⁶ Idem.

los indígenas por ser “trabajo y fatiga que sólo la que viven estos indios, que son hijos de los montes y de la incomodidad, pudieron sobrellevarlo”. Mateo Abraham Evrard dice, refiriéndose a la enorme dificultad para llegar desde Chiloé al sitio del naufragio de la *Wager*, que “como en este país sea fastidiosa la labor de cualesquier empresa por los imposibles y repugnancias que a ellas se ofrecen, le ejercita mucho la paciencia”¹²⁷. Así, había también penosos accidentes. García, que se detiene en estos temas, consiga cómo desde la altura le cayó una piragua sobre la pierna a un caucahué, abriéndosela, y antes, esa misma dalca, se fue de costado cayéndole a otro indígena sobre sus costillas.

Al otro lado, había que armar, coser y calafatear las dalcas pasadas en tablones, o coser y componer a las pasadas completas, que con la tiradura por tierra sufrían maltratos. En la laguna, pero no al otro lado del *Desecho*, en el río Lucac, se encontraba el material vegetal necesario para la compostura de las dalcas. Así, desde la Laguna a Lucac, se llevaba “la mepua majada ya, las cortezas de feñu y colihues para las agujas”, dice García en 1767. Por eso García Tao reparó 2 de sus 5 dalcas antes de llegar a la laguna, en su viaje de ida, “con soguillas y remendelas con los hilos y con sogas de los árboles las calafatee”.

Por otro lado, Byron describe el barro y los troncos, pero no las cuestas. A él le habrían tocado “de bajada”. Parece que la ruta que él hizo se notaba señalada, porque cuando se quedó atrás, pudo alcanzar a los indígenas, aun cuando iba solo, y que era, según sus cálculos, al menos de 5 millas y media, unos 8,8 kilómetros. La expedición de Hans Steffen, en 1898, fue la primera que lo cruzó desde el franciscano Menéndez, en 1779-1780, y lo hizo por un camino abierto dos años antes, como hemos dicho, por unos chilotos¹²⁸, al que ya no le llama *Desecho* sino “istmo de Ofqui”. Este camino es distinto al colonial ya descrito: era más corto y de menor elevación, y dice Steffen que ese camino antiguo “cortaba el istmo un poco más al oeste” de ese camino nuevo. Aun así, no estaba exento de

los lodazales en las partes más bajas. Este nuevo sendero era una macheteadura “bastante ancha y arreglada” para el transporte de embarcaciones por tierra, habiéndose puesto varales en regulares distancias sobre el suelo¹²⁹. Tenía menos pendiente, porque en su punto más alto no llegaba a los 50 metros sobre el nivel del lago, y estaba a 400 metros al sur del “puerto” o desembarco en la orilla sur de la laguna San Rafael. Así, la mayor parte del trayecto se hacía “bajando paulatinamente” hasta llegar a la orilla del río San Tadeo.

Se echaban las dalcas al río San Tadeo. En esto se tardaba al menos un día completo, aunque Byron señala que los chonos cosieron los tablones y pusieron todo dentro sólo en la mañana. Quizás la rapidez se deba al tamaño más reducido de la dalca, en comparación con la “hispanizada”. Se iba río abajo, hasta llegar a la desembocadura del río en el Golfo de Penas, y salir de allí era muy peligroso, por las grandes olas con las que los esperaba el mar. Este río presentada más dificultades que el río Témpanos, por su poca profundidad y sobre todo, porque estaba lleno de árboles atravesados. Allí, en una orilla, una de las dalcas de García “se sentó en la arena por haberse arrimado a la orilla”, y hubo que sacarla saltando la gente a tierra y empujándola. En el río, se avanzaba con palancas, como lo describe García, en que iban “prevenidos todos con un palo de 2 varas que remata en 2 puntas, para apartar y resguardar la barca de palos y encontrarnos con la barranca”¹³⁰, o, dice Veá, “alijando la carga en otra piragua”. Pero este río presentó variaciones. García, 1767, y Mansilla, 1768 experimentaron mucha corriente, en cambio Veá, en 1675, muy poca. Y variaciones también en su desembocadura, porque en 1768 “los indios del sur y prácticos” que iban con él informaron que estaba distinto, “que en otros tiempos no habían experimentado las canales que descubría” el río. Tanto así, que dijeron que se quedarían y que de ningún modo seguirían viaje. Finalmente siguieron, y vieron como novedad que el río había abierto muchas bocas, todas arenales. Marín y Real, en 1778, diez años después de Mansilla, encontraron que “el río San Tadeo había reventado y formado varios brazos y diversos rumbos”. Nadie da una medida, excepto Machado, en 1769, que estima

¹²⁷ Martínez de Tineo, AN, CG, Vol. 701.

¹²⁸ José Pinto, de Compu, en compañía de varios vecinos chilotos que se dirigieron en busca de oro a San Quintín. Steffen, Hans, *Viajes de exploración y estudio...*, p. 306. En la instrucción del viaje se dice que se siga “el camino de los loberos chilotos”.

¹²⁹ Idem.

¹³⁰ García, José S.J., “Diario de la navegación...”, p. 18.

el recorrido del río, desde el *Desecho* hasta el mar, de 7 a 8 leguas. Allí, el golfo de Penas presentaba sus propios problemas y con mucha dificultad se avanzaba hacia el sur recalando en la costa continental, hasta llegar a las islas de Guayaneco y avanzar por el canal Mesier. Después, el regreso deshaciendo lo andado, pero los relatos son mucho más escuetos.

Byron, en 1742, tuvo un recorrido algo diferente de sur a norte. Desde el golfo de Penas, no tomó la boca del río San Tadeo hasta llegar a su fin y comienzo del *Desecho*, sino que para tomar el río, como era tan bajo el terreno, los chonos con lo que iba “se veían obligados a sacar todas sus cosas de las canoas y recorrer una lonja de tierra conduciéndolas” para arrastrarlas completas hasta el río. Allí, se remaba contra la corriente, que era muy rápida, y en eso estuvieron dos días, hasta desembarcar en el lugar desde donde condujeron las dalcas desarmadas hasta una laguna¹³¹. En el mismo río y fecha, las dalcas en las que iba su compañero Alexander Campbell tardaron 3 días hasta desembarcar, y, como todos, apunta las grandes ramas que se atravesaban en su cauce¹³². El regreso, aguas arriba, era más lento que a la ida, por lo que en sectores se avanzaba tirando las dalcas con lazo desde tierra, como dice García, que tardó 3 días en el recorrido, mientras que Sotomayor/Machado tomó desde el 31 de marzo al 6 de abril.

Al desembarcar, una avanzaba iba a ver el estado de la gente que quedaba a la espera. En algunos casos (Gallardo), se dejaban las dalcas al desembarcar el río, caminando por el *Desecho* sin ellas, para volver a Chiloé con la o las embarcaciones dejadas en la orilla de la laguna. Esto sucedía cuando, habiendo embarcación suficiente, se dejaban las otras por maltratadas, o cuando quedaban a la espera de quien las usase en la expedición siguiente, para aliviar el trabajo de tener que pasarlas, como lo hizo Evrard, García o Marín y Real. El jesuita las dejó - eran 3 - en las orillas del río San Tadeo “volviéndolas boca abajo para que no se maltratasen

en el invierno y sirviesen al siguiente año”¹³³. Otros las pasaban, como Veá, esta vez con el camino más de bajada que de subida, como a la ida, aunque los hombres ya se veían más cansados y casi siempre faltos de bastimentos. En esto los hombres de Veá tardaron un sólo día, y lo mismo Byron y Campbell. Poco más tardó Mansilla con una sola dalcá que quiso arrastrar armada. Esta vez, de regreso, se descolgaban por el barranco también con “amarras y trincas”, y con peligro de irse de golpe.

Una vez con el matalotaje y las dalcas pasadas al rancho o alojamiento de la orilla sur de la laguna, se componían o cosían, según el caso, y se ponían bollantes, para navegar la laguna y salir al río Témpanos. Este viaje de regreso por dicho río parece no presentar mayores dificultades a los viajeros. Byron cruzó un lago para salir a un río muy correntoso, lleno de troncos y raíces de árboles que hacían necesario maniobrar con cuidado para no quedarse enredados¹³⁴. En cambio, Campbell dice que el río lo atravesaron pronto, y no manifiesta dificultad en ello¹³⁵.

4. CONCLUSIONES

La zona de los canales australes, o Patagonia Occidental Insular, actual región del general Carlos Ibáñez del Campo, más conocida como Aysén fue, en el período colonial, un área marginal dentro de otra área marginal, como lo era la provincia y archipiélago de Chiloé. Durante los siglos XVII, XVIII y XX se presentó como una geografía casi deshabitada, hostil por el clima y por su condición insular, y desconocida, y se constituyó como una frontera de Chiloé. Era una frontera geográfica, aumentada por la ausencia de atractivos económicos que pudieran incentivar a su penetración. Era un área intermedia entre Chiloé y el estrecho de Magallanes, a la que se evitaba navegando mar afuera. Sin embargo, la creencia generalizada en la existencia de poblaciones ocultas (de extranjeros asentados en territorios de la Corona, de españoles náufragos o reinos de indios ricos en oro) fue la principal causa de las expediciones de reconocimiento en el mar interior aisenino, que comenzaron, según se tiene noticia, en 1620 con

¹³¹ Byron, J., *El naufragio...*, p. 104.

¹³² Campbell, Alexander, *The sequel to Bulkeley and Cummin's voyage to the south-seas: or the adventures to the capt. Cheap, the hon. Mr. Byron, Lieut Hamilton, Alexander Campbell and others, late of his majesty's ship the Wager, which was wreck'd on a desolate island in Lat. 47 S, Long. 81,40 W in the South-Seas, anno 1741*, Londres, 1747, p.63.

¹³³ García, José S.J., “Diario de la navegación...”, p. 35.

¹³⁴ Byron, J., *El naufragio...*, p. 110.

¹³⁵ Campbell, A., *The sequel...*, p. 65.

el capitán García Tao. Así, durante el siglo XVII, las expediciones son constantes y tienen como objetivo la búsqueda de los Césares, y se acaban con el siglo, convencidas las autoridades de su inexistencia. No hubo viajes documentados en la primera mitad del siglo XVIII, pero éstos se reactivaron desde mediados del siglo, como consecuencia del naufragio de la nave inglesa *Wager* en Guayaneco y se extendieron hasta finales de ese siglo, con el objetivo de rastrear posibles asentamientos ingleses y buscar neófitos para las misiones de Chiloé, a cargo de jesuitas y luego de franciscanos.

En estas expediciones marítimas, encabezadas por españoles de Chiloé, o pilotos enviados desde la capital del virreinato, es insustituible la “forma indígena”, esto es, su cultura material y los conocimientos de su medio. No se trata de un solo pueblo, los chonos, si no que en estas expediciones los españoles de Chiloé generaron y mantuvieron contacto con distintos “grupos canoeros” que tenían en la Patagonia insular su espacio vital. Se adoptó de ellos la dalca como la embarcación más ajustada al medio y se utilizó la experiencia indígena en construirla, manejarla, en observar los cambios del mar o del viento para tomar decisiones de avanzar o de permanecer, de cómo buscar alimentos, etc.

El istmo de Ofqui, que se podría haber presentado como una barrera para las embarcaciones y formas de navegación españolas, fue empleado en los siglos coloniales como un camino, por haber revelado esta ruta los indígenas. Para ello era necesaria la dalca, los guías, remeros y los brazos de los indígenas para transportar las embarcaciones, armarlas, desarmarlas o construirlas *in situ*. Las descripciones que existen de esta ruta y que en este trabajo se han recogido dan cuenta de los ritmos, desafíos, peligros y penurias diarias “en terreno”, como una forma de conocer la vida cotidiana de los exploradores, las respuestas indígenas y españolas a los desafíos del avanzar con gente, embarcaciones, armas, bastimentos, y que - creemos - aporta al problema de la apertura al español de los territorios en América, precedente de las conquistas y toma de posesión, posible por hacerse sobre las rutas indígenas, sobre sus elementos materiales y la cultura asociada a ellos.

Los relatos del cruce del istmo muestran que la ruta de Ofqui no era sólo una. Las distancias recorridas y la descripción de los obstáculos o eventos

del camino parecen referirse a varias, lo que tiene relación con la utilización que durante el siglo XX y hasta la actualidad realizan chilotes o ayseninos que con diversos fines transitan por el istmo, demostrando continuidad.

FUENTES NO EDITADAS

Archivo Nacional de Santiago (AN):

GARCÍA TAO, JUAN, Relación y viaje hacia el estrecho de Magallanes en busca de la gente española que se dice estaba hacia allá, 1621. AN, Archivo Vidal Gormaz (AVG), Vol. 9, pza. 16.

Expedición hecha a los archipiélagos de Guaitecas y Guayaneco por los religiosos misioneros padres Fray Francisco Menéndez y el padre Fray Ignacio Vargas, en solicitud de la reducción de gentiles a fines del año 1779 y principios del de 1780, según consta de la carta escrita al Padre Fray Julián Real por el citado Fr. Francisco Menéndez, que es como sigue. AN, AVG, Vol. 7, fjs. 421-427.

FR. BENITO MARÍN y FR. JULIÁN REAL. Expedición de estos misioneros del colegio de Ocopa a los archipiélagos de Guaitecas y Guayaneco en solicitud de los indios gentiles, 1778-1779. AN, AVG, Vol. 7, pza 8ª, fjs. 389-420.

El virrey del Perú, conde de Castellanos a S.M., 8 de abril de 1675, AN, Fondo Gay-Morla (GM), Leg. 17, pza. 187.

Martínez de Tineo, gobernador de Chiloé, al Pdte. Manso de Velasco. Chacao, 9 de marzo de 1744. AN, Capitanía General (CG), Vol. 701.

Archivo General de Indias:

Domingo Ortiz de Rozas al virrey del Perú, conde de Superunda, Santiago, 24 de diciembre de 1750. AGI, Audiencia de Chile (Chile), 433.

Autos de la fundación de Chonchi y Cailín, 30 de marzo de 1764. AGI, Chile, 467.

El virrey Amat a Julián de Arriaga, Lima, 17 de septiembre de 1767. AGI, Indiferente General (IG), 412.

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

El virrey Amat a Julián de Arriaga, Lima, 4 de octubre de 1768. AGI, IG, 412.

Manuel de Castelblanco a Guill y Gonzaga, Chacao, 10 de octubre de 1768. AGI, IG, 412.

Carlos de Beranger a Guill y Gonzaga, Chacao, 1 de octubre de 1768. AGI, IG, 412.

El gobernador de Chiloé, Antonio Narciso de Santa María al virrey del Perú, conde de Superunda, Chacao, 24 de octubre de 1750. AGI, Lima, 643

RÍUS, JOSPEH, Correspondencia e instrucciones. AGI, Chile, 435. El Diario en AGI, Lima, 1035.

FUENTES EDITADAS

AMAT Y JUNIENT, MANUEL DE. 1924 a 1928. *Historia geographica e hidrographica con derrotero general correlativo al Plan del reino de Chile...*, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 53 y 55 al 60, Santiago.

BRIZUELA, MANUEL. 1916. "Primer viaje de exploración a la isla de Tenquehuen", publicado por J. T. Medina en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 23, Santiago.

BYRON, JOHN, *El naufragio de la fragata Wager*, Editorial Zig-Zag, Santiago, 1955.

CAMPBELL, ALEXANDER. 1747. *The sequel to Bulkeley and Cummisn's voyage to the south-seas: or the adventures to the capt. Cheap, the hon. Mr. Byron, Lieut Hamilton, Alexander Campbell and others, late of his majesty's ship the Wager, wich was wreck'd on a desolate island in Lat. 47 S, Long. 81,40 W in the South-Seas, anno 1741*, Londres.

CARVALLO GOYENECHE, VICENTE. 1865. *Descripción histórico-jeográfica del reino de Chile por don Vicente Carvallo i Goyeneche, precedida de una biografía del autor por don Miguel L. Amunátegui*, en Medina, José Toribio, *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la Historia Nacional*, Tomos VIII, IX y X, Santiago.

GALLARDO, BARTOLOMÉ. 1889. Relación del sargento mayor don Bartolomé Gallardo hecha en Lima de orden de V. E. sobre el viaje que hizo en reconocimiento a las poblaciones de los ingleses con todo lo sucedido en él y paraje donde llegó, en *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, T. XIV, Imprenta Nacional, Santiago.

GARCÍA, JOSÉ S.J. 1889. "Diario de la navegación hechos por el padre José García de la Compañía de Jesús, desde su misión de Caillín, en Chiloé, hacia el sur, en los años 1766-1767", en *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, Vol. XIV, Imprenta Nacional, Santiago.

GONZÁLEZ DE AGÜEROS, FRAY PEDRO. 1988. *Descripción historial de Chiloé, 1791*. Introducción y notas de Isidoro Vázquez de Acuña, Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, Universidad de Santiago.

GUELL, SEGISMUNDO. 1982 (1916). "Noticia breve y moderna del Archipiélago de Chiloé, de su terreno, costumbres

de sus indios, misiones, escrita por un misionero de aquellas islas en el año 1769 y 70", en Hanisch, W., *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*, Apéndice Documental, Documento III.

Machado, Francisco, "Viajes del piloto Francisco Machado a los archipiélagos occidentales de la Patagonia, 1768", *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, T. XIV, Imprenta Nacional, Santiago, 1889.

OLIVARES, MIGUEL DE. 1874. *Historia de la Compañía de Jesús en Chile (1596-1736)*, en Medina, José T., *Colección de Historiadores de Chile y documentos relativos a la Historia Nacional*, Tomo VII. Imprenta Andrés Bello, Santiago.

OVALLE, ALONSO DE. 2003. *Histórica relación del reino de Chile*, Pehuén Editores, Santiago.

ROSALES, DIEGO DE. 1989. *Historia General del Reino de Chile, Flandes Indiano*, Editorial Andrés Bello, Santiago.

TECHO, NICOLÁS DEL S.J. 1897 (1673). *Historia de la provincia del Paraguay de la Compañía de Jesús*, Tomo I, Libro Séptimo, cap. VI. Lieja. Traducción de Manuel Serrano y Sanz, Madrid, publicado en la Biblioteca Virtual del Paraguay, http://www.bvp.org.py/biblio_html/techo1/libro_seg.htm

VEA, ANTONIO DE. 1886. "Relación diaria del viaje que se ha hecho a las costas del estrecho de Magallanes con recelo de enemigos de Europa por don Antonio de Vea", *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, Tomo XI, Santiago.

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ, RICARDO. 2002. "Reflexiones en torno a las identidades de las poblaciones canoeras situadas entre los 44° y 48° de latitud sur, denominadas "chonos", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, Vol. 30. pp. 79- 86.

AMUNÁTEGUI, MIGUEL LUIS. 1879-1880. *La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina*, Santiago, Imprenta Nacional.

CARABIAS, DIEGO. 2009. *Encuentro de dos mundos. Naufragio del H.M.S. Wager en la Patagonia*, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Santiago.

ENRICH, FRANCISCO. 1891. *Historia de la Compañía de Jesús en Chile*, Imprenta Francisco Rosal, Barcelona.

FONCK, FRANCISCO. 1900. *Viajes de Fray Francisco Menéndez*, Imprenta Niemeyer, Valparaíso.

GUARDA, GABRIEL. 2002. *Encomenderos de Chiloé*, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago.

- HANISCH, WALTER. 1982. *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*, Santiago, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas de Santiago.
- HUDSON, FRANCISCO. 1859. "Reconocimiento hidrográfico del río Maullín y de la península y archipiélago de Taitao, practicado en 1857 por el comandante y oficiales del bergantín-goleta nacional de guerra Janequeo", *Anales de la Universidad de Chile*, T. XVI.
- MARTINIC, MATEO. 1992. *Historia de la Región Magallánica*, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.
- MARTINIC, MATEO. 2005. *De la Trapananda al Aysén*, Pehuén Editores, Santiago.
- MONGE, JOAQUÍN. 1942. "El istmo de Ofqui", *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 105 al 108, Santiago.
- MORENO, RODRIGO. 2008. *Misiones en Chile Austral: los jesuitas en Chiloé 1608-1768*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, y Universidad de Sevilla, Sevilla.
- O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA, HUGO. 1990. *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*, Editorial Naval, Madrid.
- ORTÍZ-TRONCOSO, OMAR. 1975. "La navegación indígena en el confín austral de América", *Revista de Marina*, N° 708, septiembre-octubre.
- QUIROZ, DANIEL. 1985. "La expedición del piloto Juan García Tao a la Patagonia Occidental Insular (1620-1621)", *Boletín del Museo de Cañete*, N° 1, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Cañete.
- QUIROZ, DANIEL y JUAN CARLOS OLIVARES. 1988. "Nómades canoeros de la Patagonia septentrional Insular: el mundo de don Pedro del Agua", en Silva, Osvaldo, Eduardo Medina y Eduardo Téllez (editores), *Encuentro de etnohistoriadores*, Serie Nuevo Mundo. Cinco Siglos, Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile, Santiago.
- SIMPSON. 1875. "Exploraciones hechas por la corbeta Chacabuco", *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, Tomo I, Santiago.
- STEFFEN, HANS. 1909-1910. *Viajes de exploración y estudio en la Patagonia Occidental, 1892-1902*, Imprenta Cervantes, Santiago.
- THAYER, TOMAS. 1918. "Cuestiones de geografía austral de Chile", *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 29, Tomo XXV, Santiago.
- URBINA, RODOLFO. 1983. *La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo XVIII*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso.
- URBINA, RODOLFO. 2007. "El pueblo chono: de vagabundo y pagano alzado a cristiano y sedentario amestizado", en Navarro Antolín, Fernando (Ed.), *Orbis Incongnitus. Avisos y Legajos en el Nuevo Mundo. Homenaje al Profesor Luis Navarro García*, Vol. I., Publicaciones de la Universidad de Huelva. pp. 337-338.
- URBINA, MARÍA XIMENA. 2007. "La 'puerta de Nahuelhuapi': imaginario y formas de exploración del territorio en la frontera austral del reino de Chile", *Actas del XII Congreso de la Asociación Española de Americanistas*, Vol. I, Universidad de Huelva. pp. 347-367.
- URBINA, MARÍA XIMENA. 2008. "La frustrada misión estratégica de Nahuelhuapi, un punto en la inmensidad de la Patagonia", *Magallania*, Vol. 36, N° 1, Punta Arenas.
- URBINA, MARÍA XIMENA. 2009. *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*. Centro de Estudios Diego Barros Arana-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, y Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso.
- VALDÉS, GUSTAVO. 1991. (Introducción, Traducción y Notas): *Seis misioneros en la frontera mapuche (Del Libro IV de la Conquista Espiritual del Reino de Chile, Volumen I, de Diego de Rosales)*, Centro Ecuménico Diego de Medellín, Ediciones de la Universidad de la Frontera, Temuco.
- VÁZQUEZ DE ACUÑA, ISIDORO. 1993. "La jurisdicción de Chiloé (siglos XVI al XX). Su extensión, exploración y dominio", *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N° 60, Santiago.
- WILLIAMS, GLYN. 2002. *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*, Turner Publicaciones, Madrid.

