

LAS EXPLORACIONES INGLESAS EN EL ESTRECHO DE  
MAGALLANES 1670-1671.  
EL MAPA MANUSCRITO DE JOHN NARBOROUGH

MATEO MARTINIĆ B.\* y  
DAVID M. MOORE\*\*

ANTECEDENTES Y DESCRIPCION DEL  
VIAJE DEL CAPITAN JOHN NARBOROUGH

El exitoso cruce del estrecho de Magallanes realizado por Francis Drake en 1578 hubo de ser conocido en Inglaterra a mediados del año siguiente, es decir, mucho antes del retorno del que habría de ser célebre capitán corsario, gracias al inesperado arribo de la nave **Elizabeth** que al mando de John Winter había repasado el gran canal interoceánico luego de ser separada de la nave capitana por la fuerza de los elementos.

Las noticias que la nave de Winter aportó llegaron casi de inmediato al conocimiento de Richard Hakluyt, calificado cartógrafo, quien de tal modo pudo entender que el mentado paso de mar era de una importancia clave para el control de la navegación entre los océanos Atlántico y Pacífico, y, por ende, para poner en jaque al poderío español en las tierras y aguas americanas. Con tal inspiración preparó y editó un folleto donde propugnaba la ocupación, fortificación y poblamiento del Estrecho por parte de Inglaterra.

En la divulgación y acogida que tendría el escrito, como en la valía de que gozaba su autor, ha de situarse el origen del interés que se despertaría entre algunas autoridades inglesas respecto del remoto estrecho descubierto por Hernando de Magallanes. Este interés habría de avi-

vase luego del triunfal retorno de Drake, que hubo de llenar de orgullo a la nación inglesa, la que así tuvo prueba sobrada del coraje y capacidad de sus hombres de mar.

Imitando a Drake, el caballero Thomas Cavendish realizó años después entre 1586 y 1588 un periplo no menos exitoso. Y por cierto que ambos lo habían sido no sólo en fortuna, por la cantidad y valor de las presas habidas, sino también —y esto contaba especialmente en los círculos oficiales— por cuanto dichos capitanes habían logrado superar las dificultades naturales para la navegación propias del endiablado clima de la región austral americana y que se reputaban punto menos que insuperables, amén de la desventaja evidente de no contar con información cartográfica y derrotero fidedignos.

Tras sus singladuras fueron otros capitanes, Andrew Merrick (1590), el mismo Cavendish, en una segunda vuelta poco afortunada, y John Davis (1592), y por fin Richard Hawkins (1594). Salvo el último, ninguno de los nombrados consiguió navegar por completo el estrecho de Magallanes. Este escaso éxito contribuyó a desalentar ulteriores empresas náuticas de los ingleses, los que de tal manera permanecerían alejados de las aguas meridionales por espacio de setenta y cinco años.

Quien habría de revivir la presencia de Albión en el Estrecho debería ser un distinguido oficial de la Marina Real, John Narborough, al mando de la más importante expedición salida desde Inglaterra luego de la restauración de la monarquía en 1660.

La misma hubo de obedecer a razones mercantiles y políticas, aunque en este caso sus motivaciones íntimas son discutidas. Aquellas

\* Sección Historia, Departamento de Historia y Geografía, Instituto de la Patagonia. Casilla 102-D, Punta Arenas, Magallanes, Chile.

\*\* Department of Botany, The University of Reading. Whiteknights, Reading RG6 2AS, Inglaterra.

aparecen muy claras desde que la costa sur del Pacífico —Reino de Chile— se abrían como un excelente mercado nuevo para los productos ingleses.

Más importantes desde luego fueron las razones políticas que inspiraron la expedición. El antiguo interés de Inglaterra sobre las tierras y aguas de Magallanes, entonces renovado, se transformó en la determinación lisa y llana de una posesión en forma, lo que se puso en evidencia con los actos correspondientes realizados por Narborough en Puerto Deseado, costa oriental de la Patagonia, según lo menciona expresamente el diario del navegante; y en ambas costas del Estrecho, de acuerdo con las constancias que ilustran el mapa principal producto de la expedición.

La circunstancia de la presencia de un personaje nombrado Don Carolus por Narborough, a bordo de la nave capitana y que según Günther Böhm era Carlos Henríquez, un judío sefardita, otorga una controvertida connotación al viaje que nos ocupa.

En efecto, según el historiador mencionado, Henríquez recogió el proyecto que en su hora había elaborado otro sefardita residente en Londres, Simón de Casseres, quien hacia 1655 había propuesto al Lord Protector Oliver Cromwell *armar una expedición a Chile con el fin de arrebatar esta Colonia a los españoles y de asegurar el dominio inglés de los mares del Sur*.<sup>1</sup>

Así entonces, aquél pudo obtener del Duque de York, Primer Almirante del Reino, una licencia o patente real que le permitió organizar una expedición cuyos fines debían ser tanto políticos, como comerciales y científicos. La misma compuesta por un navío de guerra y una nave menor auxiliar fue puesta bajo el comando de Narborough.

De acuerdo con los antecedentes del plan original de Casseres, el territorio de Chile poseía en la región vecina al puerto de Valdivia, una riqueza aurífera que se reputaba superior aun a aquella que había afamado al Perú. De allí que uno de los objetivos políticos apuntaba hacia la ocupación de dicha región, para dominar la explotación y comercio del oro. Así lo reconoce expresamente Helen Wallis al ocuparse de los motivos de la expedición de Narborough,<sup>2</sup> y lo corrobora el mismo capitán al dejar constancia de su permanente inquisitoria a los in-

dígenas acerca de la existencia de oro en el país.<sup>3</sup>

Luego de su recorrido por el Estrecho y al que más adelante se hace referencia particular, Narborough singló hacia el norte por la costa de Chile arribando al puerto de Valdivia a fines de diciembre de 1670. Allí tuvo ocurrencia un suceso que afectaría la continuidad y objetivos del viaje: el desembarco del mencionado Henríquez, de un oficial y de dos hombres de la tripulación, quienes serían retenidos por disposición de la autoridad militar de la plaza. Pero abundar sobre tal punto es materia ajena al interés de este trabajo.

Así las cosas, Narborough dio la vuelta y retornó al Estrecho, ingresando al mismo el día de Epifanía de 1671, para proseguir el reconocimiento del gran canal, faena que lo mantuvo ocupado hasta mediados de febrero, época en que abandonó las aguas de Magallanes.

La expedición del capitán Narborough debió alcanzar alguna resonancia a su retorno a Inglaterra, no obstante el fracaso del que pudo ser su objetivo principal, y por tanto llegar a oídos del conde de Molina, embajador de España en la corte de San Jaime. Este debió preocuparse con razón pues la expedición se había desarrollado al fin y al cabo sobre territorios de la jurisdicción de la corona católica. Consiguio entonces de alguna manera informarse sobre los propósitos que habían inspirado el viaje y también procurarse un mapa manuscrito que mostraba el extremo sur de América y que abarcaba toda la extensión de océano a océano que por la época detentaba la Capitanía General de Chile. Este mapa debe ser reputado como construido sobre la base de los datos aportados por Narborough.<sup>4</sup>

El consiguiente informe del conde de Molina hizo ver a la Corona que bien podía temerse una nueva intrusión en el lejano dominio de Chile, con consecuencias tal vez serias para la seguridad de aquel reino y para el interés hispano en América del Sur. De allí que instó al monarca a procurar "*cuanto antes poner una llave en esta puerta (el Estrecho) con la cual quedarán frustradas las esperanzas de los que se prometen y procuran por este atajo tener nuevas colonias*".<sup>5</sup>

1 "Simón de Casseres y su plan de conquista de Chile: antecedentes históricos." *Ibero-Amerikanisches Archiv*, Folge Jahrgang 6 Heft 2 1980, Berlín, pág. 142.

2 "English Enterprise in the Region of the Straits of Magellan", en *Merchant and Scholars. Essays in the History of Exploration and Trade*, J. Packer, Editor. Minnesota University Press, Minneápolis, 1965.

3 "An Account of several late Voyages & Discoveries to the South and North towards The Streights of Magellan, etc." Reedición facsimilar 1969. Nico Israel - Da Capo Press. Amsterdam, Nueva York, págs. 63, 64, 89, 90, 92, 93, 95, 97, 103 y 111.

4 Entre otros indicios que así lo permiten suponer está lo destacado del topónimo *Baldavia* (Valdivia), uno de los objetivos del viaje.

5 Citado por el autor en *Historia del Estrecho de Magallanes*. Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1977, pág. 122.



Sir John Narborough

Reproducción de un retrato al óleo en poder de Mrs. Hughes D'Aeth

Requerido el informe pertinente del Consejo de Estado, que opinó en forma negativa respecto del proyecto para obstruir el libre paso del Estrecho mediante fortificaciones, tanto por su costo cuanto por su dudosa eficacia, la materia pasó al Consejo de Indias para una nueva consideración, olvidándose luego el asunto.

Pero los movimientos ingleses en el Estrecho no pasaron inadvertidos para los aborígenes de aquella región, quienes haciendo pasar la noticia de boca en boca lograron hacerla conocer por la autoridad del puerto de Chacao hacia 1673.

Se originó de tal suerte una nueva iniciativa que culminó en una disposición del propio Capitán General de Chile, don Juan Enríquez, en orden de investigar en el remoto terreno la seriedad de la información. Tuvieron así ocurrencia las sucesivas expediciones de Jerónimo Diez de Mendoza y Bartolomé Díaz Gallardo, ambas en 1674, las que resultaron infructuosas pues no lograron siquiera alcanzar hasta el Estrecho.

Como al año siguiente esta vez el propio virrey del Perú insistiera ante el monarca español en la existencia de un establecimiento de ingleses en el estrecho de Magallanes, obtuvo

la recomendación de despachar una nueva expedición en plan de verificación. La misma fue encomendada al capitán Antonio de Veá, quien zarpó aquel mismo año desde El Callao hacia Magallanes, con escala en Chiloé para recoger a Cristóbal Talcapillán, personaje que había sido el portador de la inquietante nueva de la presencia extraña en las costas de Magallanes.

De Veá consiguió arribar aunque con dificultad hasta la boca occidental del Estrecho, lugar donde perdió una de las dos naves que integraban su expedición. Tal circunstancia y las condiciones rigurosas del clima austral le movieron a disponer la vuelta sin lograr cumplir el encargo virreinal. La preocupación por el mentado establecimiento inglés dio origen todavía a una cuarta comisión, esta vez a cargo de Pascual de Iriarte, que al fin resultó tan infructuosa como las precedentes. Quizá el único provecho que de ellas quedó, en especial de la realizada por Antonio de Veá, estuvo en el relativo mejor conocimiento que se obtuvo de la geografía marítima de Chile austral. Las pruebas las dan los mapas preparados por aquél y que probablemente debieron acompañar al informe elevado al Virrey acerca de los resultados del viaje.<sup>6</sup> Estas piezas manuscritas —que fueron desconocidas para José Toribio Medina, primer erudito investigador de nuestra cartografía antigua—, fueron halladas recientemente en los archivos de la Biblioteca Nacional de Lima, Perú, y publicadas por vez primera en el *"Atlas Cartográfico del Reino de Chile"*.<sup>7</sup> De ellas puede advertirse que el trabajo de Veá representó una contribución apreciable para la primitiva cartografía nacional.

Puede notarse de tal manera cómo el viaje de Narborough a las costas chilenas acarreó inesperadas consecuencias.

Cualesquiera que hubiesen sido al fin sus objetivos, Narborough cuatro meses después de recibir las órdenes de Matthew Wren, secretario del Duque de York, se hizo a la vela el día 26 de septiembre de 1669, desde el puerto fluvial de Deptford al mando de una flotilla compuesta por el *Sweepstakes*, nave capitana de 300 toneladas, 36 cañones y 80 hombres de tripulación, y la nave auxiliar *Batchelor Pink*, de setenta toneladas de registro, 4 cañones y 20 tripulantes.

En ellas revistaban embarcados dos oficiales que secundarían eficazmente a Narborough en su labor exploratoria, el capitán John Wood y

el teniente Nathanael Peckett. Las naves zarparon aprovisionadas para catorce meses de navegación en viaje redondo.

Contra lo previsto sólo al cabo de poco más de un año de navegación la capitana pudo penetrar al estrecho de Magallanes el día 21 de octubre de 1670, siendo de tal modo la primera nave de su bandera en hacerlo después de tres cuartos de siglo.<sup>8</sup>

De acuerdo con las referencias que contiene el mapa, la navegación por el Estrecho dio ocasión a laboriosas singladuras pues durante las mismas se desarrollaron cantidad de observaciones sobre hidrografía, aspectos del litoral y conformación de la costa y paisajes hacia el interior; descripción de los recursos naturales y de los habitantes de la región, y de las condiciones del clima; además de sondajes y medición de corrientes, faena especial ésta que estuvo a cargo de la chalupa *Hope*. La primera jornada la concluyó Narborough fondeando al amparo del actual cabo Dirección y la segunda al parecer al socaire del cabo San Gregorio, mientras que la tercera tuvo lugar al norte de la isla Isabel. En este punto el navegante bajó a tierra, donde sostuvo un amistoso encuentro con los indios canoeros, de los que dejó una cuidadosa como interesante y valiosa descripción de su aspecto físico, atuendo, adornos, armas e índole, y otras características antropo y etnográficas.

Las siguientes singlaturas llevaron a Narborough hasta bahía Laredo, bahía Catalina —donde avistó y bautizó a la punta Arenosa, *Sandy Point* (30 de octubre)—, y a la bahía que nombró *Fresh Water* (Agua Fresca) por la abundancia y calidad de este elemento.

De tal modo, recalando con regularidad a lo largo de distintos fondeaderos de la costa patagónica del gran canal, Narborough avanzó registrando cuidadosamente cuanto estimó ser de interés para la navegación y para las ciencias. Así conoció la amplia bahía que Sarmiento de Gamboa bautizara como "de San Juan de la Posesión" y que aquél tomó por el *Port Famine* de Cavendish, y de cuya comarca dejó una descripción muy completa, así como de sus recursos. Es posible que desde este lugar Narborough haya cruzado el canal para reconocer la costa fretana opuesta, que corresponde con el litoral occidental de la actual isla Dawson, no pudiendo observar rastros de presencia humana, pero sí admirar las bulliciosas catitas australes o caturras, que nombró "periquitos", designando con tal denominación al amplio saco

6 "Carta de la costa comprendida entre la Punta de Quedar y Río de S. Andrés"; "Carta Hidrográfica de la costa y isla de los Chonos"; "Costa que corre de la Punta de Quedar hasta la de Da. Sebastiana" y "Exploración de las costas del extremo Sur del Continente".

7 Instituto Geográfico Militar, Santiago de Chile, 1981.

8 La *Batchelor Pink* se había separado de la capitana al inicio del viaje y aunque su comandante tenía instrucciones de aguardarla en el puerto de San Julián, el encuentro no se produjo y la nave se dio por perdida.

de la actual bahía Lomas cuya costa tomó por parte de la Tierra del Fuego propiamente tal.

Singlando avante, el 4 de noviembre de 1670 Narborough arribó a la bahía que llamó *Woods*, por su segundo, y que se abre sobre la costa sudoccidental de la península de Brunswick; y luego a los puertos que en seguidilla se abren en aquel histórico litoral donde antes recalaban casi todos los navegantes del Estrecho desde Magallanes en adelante, cuyas características geográficas trasladó por su propia mano a la carta que iba elaborando coetáneamente. Este sector del gran canal es el que pasó a registrar la mayor parte de los topónimos impuestos por el capitán inglés. También en estos lugares, como en otros anteriores, Narborough descendió a tierra para tomar conocimiento personal de las características de las correspondientes comarcas y apreciar la variedad y cuantía de sus recursos naturales y minerales, de todo lo cual dejaría constancia en su relación.

Desde el punto de vista náutico esta parte del Estrecho mereció especial preocupación de Narborough, pues aquí el canal alcanza su mayor estrechura. Tal vez si entre tantas contribuciones, en este sector radica la más relevante por su importancia en la hidrografía fretana. Los nombres "Inglés" (*English*) y "Tortuoso" (*Crooked*) para los pasajes más difíciles darían fe para la posteridad respecto de la cuidadosa exploración del notable marino.

Luego de tan acuciosa navegación como hubo de ser la desarrollada en tales trayectos del recorrido, a mediados de noviembre Narborough singlaba con su buque por el bien nombrado "Paso Largo" (*Long Reach*), dejando a babor la hosca tierra rocosa que fue nombrada *Desolación del Sur*.

Es interesante destacar que el navegante explorador afirmó que este tramo del gran canal magallánico debe considerarse con toda propiedad como parte del mismo, entendiéndolo cabalmente como la vía acuática transoceánica: "*Esta parte debe propiamente ser llamada los Estrechos; por las altas tierras a lo largo del curso de ambas orillas, y rocas desnudas con nieve en ellas*".<sup>9</sup>

De tal modo y luego de concluir el derrotero, el capitán daba fin con toda felicidad a la larga navegación del canal de Magallanes, saliendo al Pacífico el 26 de noviembre de 1670. Durante su transcurso y de acuerdo con las órdenes re-

cibidas Narborough había realizado posesiones en nombre de Carlos II en Puerto Deseado y en ambas costas del Estrecho, las que para tranquilidad del dominio español no fueron más tarde esgrimidas como fundamento de reclamación territorial por parte de Inglaterra.<sup>10</sup>

Incidencias valdivianas aparte, John Narborough reembocaba el Estrecho el 6 de enero de 1671 en su viaje de retorno a Europa. El reconocimiento que con entera propiedad pasó a hacerse se centró en la seguridad del derrotero, como en la investigación de los recursos del territorio fretano en algunos puntos tales como los valles de los ríos Batchelor y Segars (San Juan), y en nuevos tratos con los indígenas, llegó a su término el 14 de febrero cuando el *Sweepstakes* y la pinaza que los acompañaba doblaron la punta Dungeness y salieron al Atlántico.

Tenía fin de tal manera el primer doble recorrido *completo* que navegante alguno hasta entonces había realizado. Y provechoso, por cierto, como que en una permanencia como nadie la había tenido antes en el Estrecho (dos meses y medio entre los dos viajes),<sup>11</sup> John Narborough pudo realizar un trabajo muy completo para la época en sus aspectos geográficos, hidrográficos, climáticos, etnográficos y naturalistas. Frutos especiales serían el preciado derrotero que facilitaría la navegación por el Estrecho durante el próximo siglo y medio; la primera descripción moderna de los recursos naturales animales y vegetales del territorio magallánico; y por fin la cartografía producto del viaje.

No obstante la contribución que pudo realizar, en una apreciación crítica del trabajo de Narborough podría achacársele la precariedad del trazado de la costa noroccidental fueguina que se aprecia en su mapa principal, y que omite a las bahías de Gente Grande y especialmente la gran bahía Inútil, cuya enorme boca no debió serle inadvertida. En descargo del distinguido navegante señalamos que éste, como todos sus antecesores y como aquellos que navegarían hasta los comienzos del siglo XIX, lo harían singlando al socaire de la costa patagónica del Estrecho. De ahí que dicho litoral fue tradicionalmente el mejor conocido, al revés del fueguino que fue explorado a partir de 1826 con

9 Op. cit. pág. 78. Valga la observación a propósito de la curiosa teoría del "delta" para la desembocadura occidental del Estrecho inventada por algunos autores argentinos hacia 1960, pretendiendo fundar por tal medio la pretensión de la Armada de su país en cuanto a navegar con entera libertad aguas interiores chilenas al sur del estrecho de Magallanes.

10 La posesión de Narborough en la costa patagónica del Estrecho había tenido un poco conocido antecedente: el acto semejante llevado a cabo por John Winter en 1578 en el hasta ahora incógnito **puerto de la Salud**, sobre alguna parte del litoral norte en el curso occidental del gran canal.

11 Sarmiento de Gamboa estuvo en realidad mayor cantidad de tiempo, sumando su permanencia de 1580 y 1584, pero estuvo dedicado además de la exploración a los afanes fundacionales.

la expedición del comandante Philip Parker King.

Defectos aparte, John Narborough hizo un notable aporte para el mejor conocimiento de la geografía marítima del estrecho de Magallanes, en particular respecto de los sectores conocidos como pasos Inglés, Tortuoso y Largo. Fe de su contribución la da la nutrida toponimia que impusiera y que supera la cuarentena de denominaciones, la mayor parte de la cual fue respetada por la posteridad.<sup>12</sup>

Si valiosa fue su contribución para la náutica y la geografía, no lo fueron en menor grado de importancia los antecedentes que pudo recoger el navegante para interés de las ciencias naturales y la etnografía y antropología. Respecto de lo primero puede afirmarse que los datos aportados, producto de las observaciones realizadas, son los primeros que asumen un carácter moderno y que la ciencia universal pudo obtener sobre la vida natural del extremo meridional americano. Tal contribución, sin embargo, es desconocida para quienes se han ocupado de la historia del conocimiento científico austral.<sup>13</sup> Es interesante hacer notar que las perceptivas observaciones de Narborough sobre las plantas y animales del Estrecho fueron hechas a pesar de su completo desconocimiento de las especies de que se trata. Así, se refirió al caiquén como al ganso europeo (*brent*); al coigüe y al maitén respectivamente como abedul europeo (*birch*) y *spiert*; en tanto que al ñire lo refiere al nogal americano, especie que estaba comenzando a ser conocida en Europa. Por otra parte, el hecho de que esta fuera la primera mayor expedición siguiente a la restauración de la monarquía inglesa en 1660 se refleja en los numerosos topónimos que introdujo en la cartografía en memoria del rey Carlos II, sus ministros y algunos principales hombres del monarca.

En cuanto a la vida humana, el solo cotejo de los antecedentes más serios entregados por aquellos de sus antecesores como Pigafetta, Ladrillero y Sarmiento, que brindaron una primera información a la ciencia, valoriza la contribución de Narborough. Esta no sólo complementa sino que rectifica y enriquece los datos anteriores, haciendo de la misma un aporte por cierto ponderable y valioso. Tanto en uno como en otro aspecto la Relación de Narborough, que pudo ser conocida por el mundo científico recién a partir de 1694, representa una importan-

te fuente de información naturalista y etnográfica.<sup>14</sup>

Respecto a la cartografía el viaje del marino inglés fue especialmente fructífero. Además del mapa manuscrito obtenido por el conde de Molina ya mencionado, evidentemente construido sobre la base de los datos aportados por aquél, se conocen cuatro cartas cuya autoría debe atribuirse al navegante y levantadas durante el transcurso de la expedición, y otras tres inspiradas en algunas de aquellas:

1.— *The Land of Patagona, & The draught of Magellan Straits, drawn by Captain John Narborough, anno 1670, on board his Maiestis shipp Sweepstakes, as I pased an repased the Straits* Este mapa que tenemos como el principal y más importante es descrito por separado más adelante. Está catalogado bajo el número K. Top CXXIV-84 en la Sala de Mapas del Museo Británico. Esta pieza debe ser la misma mencionada por Medina (Patagonia Occidental, Estrecho de Magallanes: 37), aunque sus medidas no son coincidentes.<sup>15</sup>

2.— *A map of the Straights of Magellan; drawn by Capt. John Narborough, who commanded his Majesties Ship the Sweepstakes through the said Straights, and coasted the shore in boates, in anno 1670, for discovery thereof.* Dibujado sobre papel. Medidas 3 pies 3 pulgadas x 2 pies 9 pulgadas (90x77 centímetros) y existente en el Museo Británico. (Nº 36 del Catálogo de Medina.)

3.— *The land of Patagonia. The draught of Magellan Straits, drawn by Captain John Narborough, anno 1670.* Medidas 166x62 centímetros. Catalogado por Medina bajo el número 35 de Patagonia, etc., como depositado en el Museo Británico.

4.— *A new Mapp of Magellan Straights Discovered by Cap. John Narborough (Commander then of his Majesties Ship the Sweepstakes) as he sayled through the sade Straights. By John Thornton Hydrographer at the Platt in the Minorities London. 1671.* 50x40 centímetros. Esta pieza debe tenerse por la misma catalogada por Medina bajo el número 38 (Patagonia, etc.), con autoría atribuida a John Thomson (sic), John Seller, William Fisher, James Atkinson, John Colson. 1670 (42x53 cms.).

12 Véase el Apéndice con la toponimia de Narborough.

13 Los autores que se han ocupado de la materia inician sus referencias con exploradores y navegantes del siglo XVIII (Frezier, Bougainville, Pernetty, Cook, entre varios).

14 Véase en este mismo volumen el trabajo del autor "Antecedentes para la historia del conocimiento botánico y zoológico de la región del estrecho de Magallanes".

15 Ensayo acerca de una Mapoteca Chilena. Santiago, 1952, pág. 148.

5.— *Mapp of the Streights of Magellan. Drawn by Sr I<sup>on</sup> Narbrough.* Dibujado por I. Sturt. Dedicado al Hon. Sam. Pepys y editado por Sam Smith y Benj. Wallford. Medidas 51x41,5 centímetros. Incluido en la obra "*An Account of Several Late Voyages & Discoveries*", etc., publicada en Londres por Smith y Wallford, en 1694.

6.— *Map of Magellan Straights discovered by Capt. John Narborough, made and sold by John Thorton.* 41 x 53 centímetros. Londres 1700? Así identificado por Medina (N<sup>o</sup> 48, cat. cit.), dándolo como existente en el Museo Británico.

7.— Finalmente cabe agregar un plano del puerto de San Julián, Patagonia oriental (30,5 x 30,5 centímetros), levantado durante la permanencia del *Sweepstakes* en dicho lugar. Está incluido en la obra de Sloane, 3833 fol. 22.

Por cierto que la producción cartográfica directa o derivada del mismo contribuye a valorizar el provechoso viaje exploratorio del capitán Narborough por las aguas meridionales de América.

Los antecedentes compulsados y comentados ponen de relieve la que debió ser gran competencia profesional de este calificado marino, que le mereció la distinción de caballero otorgada por la Corona y el grado de Almirante en la Armada Real Inglesa, como culminación de una honrosa carrera naval.<sup>16</sup>

Paradójicamente para la historia regional magallánica y no obstante el merecimiento por sus trabajos, el recuerdo de Narborough ha sido escaso, al revés de lo ocurrido con alguno de sus excelentes tenientes cuyos nombres quedaron impuestos en lugares que se hicieron conocidos por la actividad económica allí desarrollada más tarde.<sup>17</sup> Inclusive hasta llegó a escamoteársele por un tiempo la primacía como bautista del accidente sobre el cual surgiría la metrópoli austral, Sandy Point = Punta Arenas. Hoy sólo un poco conocido grupo insular situado en las cercanías de la boca occidental del Estrecho recuerda a este notable marino inglés.

#### *Características y descripción del Mapa*

La pieza cartográfica que reputamos como la más importante e interesante elaborada por el capitán Narborough lleva por título *THE LAND OF PATAGONIA, ETC. THE DRAUGHT OF MAGELLAN STRAITS DRAWEN BY CAPTAIN JOHN NARBROUGH ANNO 1670. ON BOARD HIS MAIESTIS SHIPP SWEEPSTAKS AS I PASSED AND REPASED THE STRAITS.*

Se trata de una carta geográfica confeccionada sobre pergamino (*vellum*) y cuyas dimensiones son 6 pies de largo por 2 pies 7 pulgadas de alto 171 x 80 centímetros), dibujada y escrita a mano, y coloreada. La pieza se encuentra registrada en el catálogo de los mapas manuscritos de la Maps Room de The British Library (British Museum), bajo el código K. Top. CXX-IV 84.

La representación cartográfica se encuentra en una escala de cuatro millas por pulgada y en sentido inverso al normal, con el norte hacia abajo. La misma exhibe las características geográficas del litoral fretano (costa y orografía) y está complementada con abundante toponimia, descripciones, figuras de animales, embarcaciones, fuegos y datos hidrográficos. El mapa contiene además varias ilustraciones y que son las siguientes: al centro y sobre el título ya enunciado se observa una rosa de los vientos y una bandera inglesa sobre una colina, expresión de la posesión tomada. En la misma parte central, aunque algo hacia abajo el título del mapa. En el mismo nivel pero hacia la derecha se halla dibujada la escala de la carta en leguas inglesas.

En la parte inferior, al centro, en un cuadro pequeño se señalan nombres particulares correspondientes a diversas islas del interior del Estrecho. A continuación, hacia la derecha, se encuentran once figuras humanas que representan a los aborígenes del territorio, sus viviendas y embarcaciones, con una extensa mención explicativa.

En el lado inferior derecho y bajo una curiosa viñeta ornada con la conocida fucsia magallánica se contiene una instrucción de navegación referida a la boca occidental del canal.

Sobre el lado izquierdo, en la parte superior, hay una explicación de navegación referida al acceso oriental del Estrecho, con datos hidrográficos. También se señala la ruta de la nave de Narborough. Hacia el centro de la parte superior una bandera expresa la segunda posesión realizada, esta vez sobre suelo fueguino.

Finalmente existen sendas inscripciones marginales sobre los lados del mapa.

La reproducción que se incluye en este trabajo, en facsimil reducido, ha sido posible por autorización de la Maps Room, British Library, British Museum, cuya cortesía se agradece.

Por su propia condición de manuscrito el mapa de Narborough sólo pudo ser conocido directamente por los marinos de su nacionalidad que tenían acceso a los archivos del Almirantazgo o indirectamente por las versiones simplificadas que inspirados en aquél hicieron Thornton y otros autores.

Si bien el viaje del capitán inglés fue importante, especialmente como contribución a la

16 Smith y Wallford lo calificaron en 1694 como **gran navegante y meritorio comandante.**

17 Bahías Peckett y Woods.

náutica del Estrecho, el valor de su fruto cartográfico comparado con la producción importante inmediatamente anterior de los navegantes holandeses de los comienzos del siglo XVII, no muestra un adelanto significativo. Con todo, hubo de tener algún mérito pues está visto que los cartógrafos del siglo XVIII le otorgaron valor referencial a la expedición de Narborough.

La importancia que atribuimos a esta rara pieza, por lo mismo ausente en general en los catálogos y hasta ahora nunca descrita,<sup>18</sup> está en su original riqueza ilustrativa y en las diversas menciones que la misma contiene. Posee de tal modo un interés particular para la historia geográfica de la región del estrecho de Maga-

llanes y para el estudio de la protocartografía meridional de Chile.

A continuación se entrega una descripción de todas las menciones (dibujos e inscripciones) existentes en el mapa. Las anotaciones y descripciones han sido vertidas del inglés antiguo al moderno, y de éste traducidas al castellano en forma literal, que es la versión que se presenta. Se ha estimado conveniente agregar, cuando se ha creído necesario, algunas notas que explican o complementan las menciones.

<sup>18</sup> Hasta donde nos consta la primera reproducción y sólo parcial del mapa fue hecha por Helen Wallis (*Op. cit.*).

## I. MENCIONES DEL LITORAL Y CURSO DEL ESTRECHO

### a) Costa Norte, de oriente a occidente

53° de: Sur:

*Una línea de latitud sur del Ecuador*

*Mar del Norte*

*17° Este Año 1670 Entramos*

*Estrecho de Magallanes*

*Agua poco profunda*

*Agua poco profunda*

*Las playas*

*Cabo Virgen María. Situado al oeste*

*de Lizard en longitud Sesenta y*

*cinco grados Cuarenta y dos minutos*

*Y en Latitud de 52 grados 26 m Sur*

*de la Línea Equinoccial*

*Cerros de arena*

*Acantilados*

*Bahía de Posesión*

*Llanura pastosa ni bosques ni árboles*

*Punta Posesión aquí se establecie-*

*ron los Españoles en 1583*

*Rocas semejantes a las orejas de*

*Burro*

*Muchas ratas en agujeros*

⋮

*Un Guanaco*

*Anclas amarradas en la playa*

*Un Buque Perdido*

*Primera Angostura*

*Llanura pastosa y baja en ambos lados*

*de la Angostura; no podemos ver nin-*

*gún árbol en la región*

*Entrada*

*Buena Tierra Plana*

*Un Avestruz*

*Bahía Gregorio*

*No es bueno el fondeadero en esta An-*

Océano Atlántico

Sector banco Orange

Id.

Primera Angostura

Acantilados de Posesión

Error. El asentamiento se produjo en 1584 sobre la punta Dungeness.

Cerros Orejas de Burro, en la zona de Monte Aymond.

Presencia de coruros (*Ctenomys magellanicus*), sector Punta Delgada.

Costa bahía Santiago



*gostura: aquí corriente de la marea*

*Cabo Gregorio*

*Acantilados blancos*

*Aquí maté un Guanaco que pesó docientas sesenta y cuatro libras*

*Tierra muy buena y plana*

*Puerto Oase*

*Gansos pintados en gran cantidad*

*Muchas habas crecen aquí*

*Buena tierra pastosa y suelo negro*

*Fondeadero Real*

*Humo*

*Puerto Peckett*

*Cerros Nevados*

*Tierra buena*

*Humo*

*Pingüinos*

*Isla Isabel*

*Isla San Jorge Isla de los Pingüinos*

*Isla San Bartolomé*

*Empiezan los bosques. Tierra buena*

*Bahía Sweepstaks*

*Gansos pintados. Tierra habitable y buena*

*Punta Arenosa. Muchos gansos pintados*

*Buena pesquería con redes cerca de la costa capturamos buenos pescados de veinte pulgadas de largo*

*Agua fresca corre hacia abajo en muchos lugares*

*Fondeadero bueno*

*Canoas de los indígenas*

*Cerros nevados*

*Bahía Agua Fresca*

*Buenos árboles de Caria*

*Agua Fresca*

*Bahía Canoa*

*Punta Arbol Fondeadero bueno y*

*buena pesquería con red barredera*

*Port Famin Buena agua fresca aquí*

*Un bosque de abedul crece en esta bahía y valle*

*Arboles con tronco de tres pies de diámetro y treinta pies de largo*

*Aquí están los árboles más grandes y la mejor madera del Estrecho*

*Muchas lizas capturadas*

*Montañas y cerros nevados: altos*

*Arbol Spiert común en este bosque*

*Monte Nieve*

*Cabo Froward*

*Cabo Holanda*

*Cabo Coventry*

Segunda Angostura

Costa bahía Oazy

El topónimo, transformado por el uso en Oazy, tendría origen en una palabra repetida frecuentemente por los indios tehuelches.

Caiquenes (*Chloëphaga picta*)

Referencia a la arvejilla (*Vicia magellanica*)

Costa sector Estancia Fenton

Costa Peckett Harbour

Probablemente montañas de isla Riesco.

Sector Cabeza del Mar

Zona interior Cabeza del Mar

Isla Magdalena

Islote Marta

Costa Cabo Negro

Bahía Laredo

Costa bahía Catalina

Punta Arenas

Bahía de Punta Arenas

Sector sur de Punta Arenas

Cerros Brecknock

Lengas o ñires (*Nothofagus pumilio* o *N. antarctica*)

Probablemente bahía Carrera

Punta Santa Ana

Bahía de San Juan de la Posesión

Referencia a los coigües (*Nothofagus betuloides*)

Costa y valle de San Juan

Probable referencia a la leñadura (*Maytenus magellanica*)

<i>Bahía Andrés</i>	
<i>Bahía Cordes</i>	
<i>Pico</i>	
<i>Puerto Gallant</i>	
<i>Cabo Gallant</i>	
<i>Fondeamos en esta bahía Encerrado</i>	Bahía Fortescue
<i>en esta bahía durante cuatro días</i>	
<i>a causa de un gran temporal</i>	
<i>Bahía Isabel</i>	
<i>Monte Miseria</i>	
<i>Río Batchelor</i>	
<i>Río San Jerónimo</i>	Canal Jerónimo
<i>Cabo Quad</i>	Actual cabo Quod
<i>Paso Recto</i>	
<i>Una región desolada</i>	Costa península Córdova, isla Riesco
<i>Tierra quebrada</i>	
<i>Fiordos entran en la Tierra</i>	
<i>Cerros rocosos, quebrados y escarpados</i>	
<i>Cerros quebrados y escarpados</i>	
<i>Cerros nevados</i>	
<i>Cerros nevados</i>	
<i>Cabo Victoria</i>	
b) Costa sur, de oriente a occidente	
<i>Promontorio Reina Catalina</i>	Punta Catalina
<i>Ulster del Sur</i>	Península Espora
<i>Hay mucha gente en esta tierra</i>	Fogatas de los indios selknam
<i>según el gran número de fuegos</i>	
<i>que hemos visto</i>	
<i>Seco a la bajamar</i>	
<i>Humo</i>	Banco Orange
<i>Pescado capturado</i>	
<i>Promontorio Sweepstakes</i>	Costa península Juan Mazía
<i>Humo</i>	Costa Gente Grande
<i>Cabo Monmouth</i>	
<i>Tierra Austral del Rey Carlos</i>	Isla Dawson
<i>Estuve en esta tierra tres días</i>	
<i>y tres noches y no vi a nadie</i>	
<i>Bahía Periquito Tiene este nombre</i>	Probablemente bahía Lomas
<i>porque aquí hemos visto pájaros verdes</i>	
<i>semejantes a periquitos</i>	
<i>Cerros nebulosos</i>	
<i>Cerros Nevados</i>	
<i>Seno Abierto</i>	Entrada del canal Magdalena
<i>Pico Nevado</i>	
<i>Caleta Mejillones</i>	
<i>Cerros Nevados</i>	
<i>Seno Ancho</i>	
<i>Cerros altos y nevados</i>	
<i>Seno Ballena</i>	
<i>Bahía de las Ballenas</i>	
<i>Punta de las Ballenas</i>	
<i>Bahía de los Caballeros</i>	Bahía Ridders
<i>Cerro Nevado</i>	
<i>Seno</i>	
<i>Cabo Lunes</i>	Cabo Monday
<i>Desolación del Sur</i>	Costa de la isla Desolación

*Seno*

*Caleta Moluscos*

*Cabo Recto*

*Una Caleta*

*Un seno*

*Un seno profundo*

*Bahía Martes*

*Estuve fondeado aquí seis días*

*Caleta Durmientes*

*Cabo Deseado*

*Cabo Pilar*

*Rocas de los Jueces*

*Una línea de latitud sur Equinoccial*

*Grado 54 Sur*

*Var 1 1/2 de 10 m E*

*Mar del Sur*

*Islas Dirección*

*Isla Pan de Azúcar*

Bahía Tuesday

Océano Pacífico

Islotes Evangelistas

Isla oriental del mismo grupo

## II. MENCIONES DEL INTERIOR DEL MAPA

*Rosa de los Vientos (dibujo)*

*Bandera (dibujo)*

*Posesión tomada*

*LA TIERRA DE PATAGONIA. ETC.*

*MAPA GRAFICO DE LOS ESTRECHOS DE*

*MAGALLANES DIBUJADO POR EL*

*CAPITAN IOHN NARBROUGH AÑO 1670*

*ABORDO DEL BUQUE DE SU MAJESTAD*

*SWEEPSTAKS SEGUN PASE Y REPASE*

*LOS ESTRECHOS*

*Los nombres de varias islas en*

*los Estrechos de Magallanes*

*Isla San Bartolomé*

*Isla San Jorge*

*Isla Charles*

*Isla James*

*Isla de Monmouth*

*Isla de Rupert*

*Isla de L. Arlington*

*Isla de E. of Sandwich*

*Isla The Lawyer*

*Isla del Secretario Wren*

*Isla The Fower*

*Los indigenas de esta tierra según*

*me parecieron: Algunos tienen ropa*

*suelta de pieles de animales, otros*

*desnudos. Sus armas son arcos y*

*flechas. Tienen una estatura mediana,*

*no más que un inglés típico; tienen*

*un color leonado como los indígenas*

*de Nueva Inglaterra y se pintan completamente*

*con grasa y tierra roja:*

*no obedecen a ningún jefe y parece*

*que cada uno hace lo que quiere has-*

*ta donde pude apreciarlo. Como adornos*

*esta gente tiene pequeñas conchas*

Islote Marta o Santa Marta

Isla Magdalena o Santa Magdalena

Grupo de las islas del Príncipe

Leyenda principal en la parte central inferior del mapa



brillantes que las mujeres llevan como gargantillas, también algunas pulseras y conchas de moluscos. Vi varios hombres, mujeres y niños pero no pude percibir nada de valor entre ellos. Fueron muy amables con nosotros durante el tiempo que estuve con ellos, unos tres días; aprecian mucho tener cuchillos, hachas, clavos, anzuelos y otras cosas de ese tipo, pero nada tienen en cambio excepto arcos, flechas y su ropa suelta. Indicaron que hay oro en las montañas detrás de Port Famin; pero nunca pude encontrarlo: La gente tiene un idioma áspero y lo pronuncian con la garganta ellos a menudo repiten "orst" aunque no pude entender ni ésta ni cualquier otra palabra que dijeron; entre ellos mismos pueden comunicarse fácilmente y hablan mucho. Viven como animales, vagando de sitio en sitio para conseguir alimentos; no tienen habitaciones permanentes, no plantan nada ni tienen más animales domésticos que perros, de los que hay muchos de una raza mestiza. Sería fácil enseñar a los indígenas con buen trato. Hay mucha gente por los dos lados de los Estrechos; he visto muchos fuegos y humos al lado sur de la entrada que nombré Ulster del Sur. Los indígenas cruzan los Estrechos en sus canoas, las que son hechas con cortezas de árboles y pueden llevar diez o doce personas cada una; siguen mucho al lado sur en el verano. La tierra tiene suelo bueno en la parte oriental de los Estrechos, por ambos lados, desde el Cabo Virgen María hasta Puerto Famin. No hay bosque en uno u otro lado hasta que uno llega a Bahía Sweepstaks, allí empiezan los bosques que crecen muy densos en Port Famin; la corteza de algunos árboles es picante como pimienta o canela

Escala de diez leguas inglesas (dibujo)

Casas de los indígenas (dibujo)

Una canoa (dibujo)

En la parte occidental de los Estrechos y en el Mar del Sur hay muy poca marea o corriente corriendo en una u otra dirección para impedir la navegación: la marea sube y baja más o menos ocho pies en cualquier parte del oeste de los Estrechos. Es mejor salir del Mar del Sur y atravesar los Estrechos hacia el oriente al Mar del Norte que atravesar los Estrechos hacia el occidente, porque el viento casi siempre sopla del oeste y sopla fuertemente.

La pleamar viene del sur y penetra fuertemente adentro de los Estrechos en la Primera

Leyenda costado inferior derecho

Leyenda costado superior izquierdo

*Angostura: como en otras costas hay seis horas entre la bajamar y la pleamar; en la Primera Angostura la marea sube tres brazas. A las once horas del día en que cambia la luna observé que la marea menguante y la pleamar corren más fuerte que en Gravesend, pero al oeste de la Angostura no es tan fuerte, mientras que en la Segunda Angostura la marea sube diez pies y corre moderadamente fuerte; entre la Isla Isabel y las islas adyacentes la corriente de la marea es significativa pero más al oeste la corriente se nota con dificultad. No hay corriente en los Estrechos excepto las mareas que corren adentro y afuera según la luna, y alguien que conozca los Estrechos puede evitar las rocas tan fácilmente como en el Canal Inglés. Es mejor viajar desde el oeste que hacia el oeste porque los vientos predominan del oeste; por esto es que la navegación es dificultosa, si no los Estrechos serían tan fáciles de navegar como un río. Los números marcados en los Estrechos indican la profundidad en brazas y las anclas indican los sitios donde fondeamos. La línea de puntitos rojos indica la ruta del barco.*

Noticias hidrográficas

Canal de la Mancha

Bandera (dibujo Posesión tomada año 1670)

## APENDICE

## Toponimia impuesta durante el viaje de John Narborough

Nombres originales	Nombres actuales <sup>1</sup>
<i>Asses Ears</i>	Cerros Orejas de Burro
<i>Oaz (Oase) Harbour</i>	Bahía Oazy
<i>Peckett Harbour</i>	Puerto o Bahía Peckett
<i>Sweepstakes Bay</i>	(Bahía Laredo)
<i>Sandy Point</i>	Punta Arenosa - Punta Arenas
<i>Queen Katharine's Foreland</i>	Punta Catalina
<i>South Ulster</i>	(Península Espora)
<i>Cape Monmouth</i>	Cabo Monmouth
<i>King Charles South Land</i>	(Tierra del Fuego)
<i>Sweepstakes Foreland</i>	Promontorio Sweepstakes
<i>Fresh Water Bay</i>	Bahía Agua Fresca
<i>Parakeets Bay</i>	(¿Bahía Lomas?)
<i>Wood's Bay</i>	Bahía Woods <sup>2</sup>
<i>Cape Coventry</i>	Cabo Coventry

<sup>1</sup> El nombre entre paréntesis corresponde con la denominación actual modificada.

<sup>2</sup> El topónimo original Wood's Bay (Bahía de Wood), derivó a la forma actual por la pérdida del apóstrofe, pluralizándose.

<i>Andrew's Bay</i>	Bahía Andrés
<i>Fortescue Bay</i>	Bahía Fortescue
<i>Charles Islands</i>	Isla Charles
<i>Monmouth's Island</i>	Isla Monmouth
<i>James Island</i>	Isla James
<i>Rupert's Island</i>	Isla Rupert
<i>Arlington's Island</i>	Isla
<i>Sandwich's Island</i>	Isla
<i>Secretary Wren's Island</i>	Isla Wren
<i>English Reach</i>	Paso Inglés
<i>Cape Gallant</i>	Cabo Gallant
<i>Port Gallant</i>	Puerto Gallant
<i>Whale Bay</i>	Bahía Ballena
<i>Whale Sound</i>	Seno Ballena
<i>Whale Point</i>	Punta Ballena
<i>Passage Point</i>	Punta Pasaje
<i>Muscle Bay</i>	Bahía Mussel
<i>Batchelor River</i>	Río Batchelor
<i>York Road</i>	Rada York
<i>Mount Misery</i>	Monte Miseria
<i>Crooked Reach</i>	Paso Tortuoso
<i>Cape Monday</i>	Cabo Monday
<i>Westminster Island</i>	Isla Westminster
<i>The Lawyers</i>	
<i>Long Reach</i>	Paso Largo
<i>South Desolation</i>	Isla Desolación
<i>The Islands of Direction</i>	(Islotes Evangelistas)
<i>The Judges</i>	
<i>Cape Victory</i>	Cabo Victoria
<i>Segar River</i>	(Río San Juan)
<i>Canoa Bay</i>	Bahía Carrera
<i>Tree Point</i>	Punta Arbol

#### FUENTES DE CONSULTA

- BÖHM, GÜNTHER. 1980. "Simón de Casseres y su plan de conquista de Chile: antecedentes históricos". *Ibero-Amerikanisches Archiv*. Neue Folge Jahrgang 6 Heft 2. Berlín.
- INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA ARMADA DE CHILE. 1974. *Atlas Hidrográfico de Chile*. Valparaíso.
- INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR. 1981. *Atlas Cartográfico del Reino de Chile. Siglos XVII-XIX*. Santiago de Chile.
- MARTINIĆ B. MATEO. 1977. *Historia del Estrecho de Magallanes*. Editorial "Andrés Bello". Santiago de Chile.
- MEDINA, JOSE TORIBIO. 1952. *Ensayo acerca de una mapoteca chilena*. Instituto Geográfico Militar. Santiago de Chile.
- NARBOROUGH, JOHN. 1969. *An Account of several late Voyages & Discoveries to the South and North towards The Streights of Magellan, etc.* Reedicción facsimilar. Nico Israel-Da Capo Press. Amsterdam - Nueva York.
- PACHECO, BALDOMERO. 1908. "Derrotero del estrecho de Magallanes i aguas adyacentes de la bahía Inútil i Seno Almirantazgo, de los Senos Otway y Skyring i del Golfo Xaultegüa". En *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*. Tomo 26. Valparaíso.
- REVISTA DEL DOMINGO. 1981. Ediciones de los días 22 de marzo y 19 de abril. (Diario "El Mercurio"). Santiago de Chile.
- THE BEAGLE CHANNEL ARBITRATION. 1974. *Further remarks concerning the Cartographical Evidence submitted with the Counter-Memorial of the Government of Chile. Atlas Chilean Counter-Memorial*. Imprimerie Atar. Ginebra.
- WALLIS, HELEN. 1965. "English Enterprise in the Region of the Straits of Magellan". En *Merchants and Scholars. Essays in the history of exploration and trade*. J. Packer, Editor, Minnesota Press. Minneapolis.