

INTERESES GEOPOLÍTICO-DEFENSIVOS DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA EN  
EL ATLÁNTICO AUSTRAL: LAS EXPEDICIONES AL ESTRECHO DE  
MAGALLANES EN LA DÉCADA DE 1780.

**Martín A. Gentinetta**

*Universidad Nacional de Córdoba / CONICET*

**Resumen**

En 1785 el Secretario de Marina recibió dos proyectos para explorar el Estrecho de Magallanes: uno del Capitán Antonio de Cordova y, el otro, del Capitán Santiago de Liniers. Ambos marinos se ofrecían a conducir una expedición con el objetivo de verificar la posible rehabilitación de este canal de comunicación interoceánico, como ruta alternativa al cabo de Hornos. Al mismo tiempo, se comprometían a efectuar un exhaustivo reconocimiento del territorio y los recursos de la región y expulsarían a cualquier extranjero que encontrasen allí.

Fue el proyecto de Cordova el que recibió la aprobación real. En este trabajo, entonces, proponemos recuperar los argumentos expuestos en ambos proyectos para justificar la empresa, enmarcándolos dentro del ciclo de expediciones borbónicas de la segunda mitad del siglo XVIII.

**Palabras claves:** estrecho de Magallanes – siglo XVIII – expediciones borbónicas – Antonio de Cordova – Santiago de Liniers.

**Abstract**

In 1785 the secretary of the Navy received two projects to explore the Magellan Strait: one of the projects was from captain Antonio de Cordova and the other one from captain Santiago de Liniers. Both sailors offered themselves to conduct one of the expeditions. The objective was to verify the possibility of rehabilitating this inter-oceanic communication channel as an alternative route to Cape Horn. Both captains agreed on doing an exhaustive recognition of the territory and the resources of the region; they would also expel any foreigner they found on the land. Cordova's project was the one that got the royal approval.

In this paper, we propose to recover all the data of both projects in order to justify the quest, placing them within the circle of the Borbonic expeditions of the second half of the eighteenth century.

**Keywords:** Magellan Strait – eighteenth century – Borbonic expeditions – Antonio de Cordova – Santiago de Liniers.

Hacia mediados del siglo XVIII la ruta interoceánica del Cabo de Hornos adquirió una importancia estratégica para la defensa de la integridad territorial americana de la Monarquía hispánica, a partir de que Inglaterra fue consolidándose como primera e indiscutida potencia naval a escala planetaria. Esa ruta, descubierta a principios del Seiscientos por una expedición neerlandesa, fue utilizada de inmediato por la Monarquía para la comunicación de sus territorios americanos entre sí y con las Filipinas.<sup>1</sup> A pesar de los esfuerzos de la Corona por monopolizar dicha ruta y restringir la navegación por ella sólo a barcos hispánicos, fue empleada por los buques de distintas banderas europeas dedicados, en su mayoría, a actividades comerciales de contrabando y piratería en Hispanoamérica y el lejano Oriente.<sup>2</sup>

El conflicto hispano-británico conocido como la «Guerra de la oreja de Jenkins» (1739-1748) –también llamada Guerra del asiento–, puso en evidencia, una vez más, las dificultades que tenía la Monarquía para controlar el espacio atlántico austral. En especial esto ocurría con la ruta del Cabo de Hornos, que no sólo abría el camino hacia el océano Pacífico y el extremo Oriente, sino a las costas del Reino de Chile, puerta de acceso al Virreinato del Perú y al complejo minero altoperuano.<sup>3</sup> A ello vino a sumarse la ocupación francesa de las Islas Malvinas en 1764, si bien éstas fueron recuperadas rápidamente dos años después, a través de canales diplomáticos, ya que eran enclave estratégico para controlar el tráfico marítimo interoceánico. Los ingleses también contaban con un pequeño enclave en las Malvinas, Port Egmont, motivo de constantes

---

<sup>1</sup> La circunnavegación planetaria a través de la ruta del Cabo de Hornos la consiguió la expedición neerlandesa conducida Jacob Le Maire y Willem Schouten en los años de 1615-1617. Dicho viaje había sido organizado y financiada por el mercader brabante Isaac Le Maire, quien ambicionaba romper con el monopolio que había conseguido la Compañía Unida de las Indias Orientales (VOC en holandés) para comerciar con las especias y otros productos de lujo del extremo Oriente. Véase C. MURRIA, “Estudio preliminar: una nueva ruta hacia el Pacífico” en S. DE WELT y W. SCHOUTEN, *Descubrimiento del Cabo de Hornos. Relación histórica de dos navegaciones holandesas*, Buenos Aires, Eudeba, 2010.

La respuesta de la Monarquía a esta expedición fue el conocido viaje de los hermanos Nodal al Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos en 1617-1618.

<sup>2</sup> Sobre los esfuerzos de defensa y preservación territorial de la Monarquía en los siglos XVI y XVII, véase J. J. RUIZ IBÁÑEZ y B. VINCENT, *Historia de España 3er milenio. Los siglos XVI y XVII. Política y sociedad*, Madrid, Síntesis, 2007.

<sup>3</sup> Las preocupaciones por esta cuestión se remontaban al siglo XVII, cuando los neerlandeses e ingleses intentaron ocupar las costas del Reino de Chile, como lo ha demostrado M. GASCÓN, *Naturaleza e Imperio. Araucanía, Patagonia, Pampas*, Buenos Aires, Dunken, 2007 y M. GASCÓN, “La articulación de Buenos Aires a la frontera sur del Imperio español, 1640-1740” en *Anuario IEHS*, n° 13, Tandil, 1998.

reclamos de la Monarquía a Inglaterra para que procediera al abandono definitivo de ese asentamiento en el archipiélago austral.

El avance inglés y francés hacia el Atlántico sur evidenciaron la situación de vulnerabilidad del litoral patagónico en particular y del área del Río de la Plata en su conjunto. Fue entonces cuando la costa patagónica y el Estrecho de Magallanes comenzaron a ser objeto de preocupación y atención en Madrid y los funcionarios borbónicos comenzaron a tomar decisiones con miras revertir la indefensión de estos territorios del Atlántico austral. La exploración del extenso litoral patagónico se impuso como una prioridad necesaria para asegurar la defensa del Atlántico austral y, de este modo, asegurar el control de una ruta fundamental para el comercio.

Los proyectos de reconocimiento y exploración del Estrecho de Magallanes que analizamos en esta ponencia se insertaron dentro del ciclo de exploraciones borbónicas del extenso litoral patagónico que se pusieron en marcha de la segunda mitad del Setecientos. La posibilidad de rehabilitar el Estrecho como una ruta de comunicación bioceánica, alternativa a la del Cabo de Hornos, surgió de manera complementaria a los proyectos de ocupación y poblamiento de la costa patagónica que se iniciaron en 1779, con la expedición al mando de Juan de la Piedra y Francisco de Viedma. De este modo, la Monarquía se esforzaba en avanzar en la ocupación efectiva del territorio austral, luego de varios ensayos fracasados a lo largo de más de dos siglos. El fallido intento de Sarmiento de Gamboa de poblar el Estrecho a fines del siglo XVI aún era un asunto recordado, más a partir de la publicación del diario de este navegante gallego en 1768.

Si bien existían algunas descripciones de la región del Magallanes, proporcionadas por los navegantes que en los siglos XVI y XVII habían remontado el Estrecho o se habían detenido allí forzados por las condiciones climáticas, los datos concretos eran escasos y muy dispersos. Recién a partir de las grandes circunnavegaciones emprendidas a mediados del siglo XVIII, primero por los ingleses – Anson, Byron, Cook– y por los franceses –Boungaiville– comenzaron a obtenerse informaciones más precisas de la región. El adelantamiento que habían logrado estas potencias competidoras de la Monarquía constituyó un importante acicate para que se adoptaran medidas dirigidas a la exploración detenida del Estrecho, en virtud del peso geopolítico que había adquirido el Atlántico austral a mediados del setecientos.

En ese contexto situamos los dos proyectos que fueron presentados al Secretario de Marina e Indias, Don Antonio Valdés, en 1785, proponiendo la exploración detenida del Estrecho de Magallanes. Uno de ellos fue autoría del Capitán de Navío Don Antonio

de Cordova Lazo de la Vega, fechado en la Isla de León (Cádiz) el nueve de agosto de 1785.<sup>4</sup> El otro perteneció al Capitán de Fragata Don Santiago de Liniers, con data del veintidós de octubre de 1785 en el puerto de Mahon (Menorca).<sup>5</sup> No puede afirmarse que uno conociera el proyecto del otro. Sí se desprende de las palabras de Liniers que el suyo es anterior al de Cordova, aunque lo presentó algunos meses más tarde que este último. Así lo explicitó en la carta que dirigió al Secretario Valdés, adjunta al proyecto, en la que daba cuenta que luego de concluir una misión en el Mediterráneo, disponía del tiempo necesario para dirigirle *la memoria que acompañó objeto desde muchos años de mis mas fervorosos deseos y mas serias meditaciones*.<sup>6</sup>

Junto a su carta, Liniers incluyó la recomendación que había obtenido del Gran Maestre de la Orden de San Juan de Malta, a la que pertenecía. Ésta estaba fechada en Malta el veintiuno de marzo de 1785. Con esos datos, se desprende que Liniers venía preparando su propuesta desde hacía bastante tiempo. Sin embargo, la dilación en presentar su «memoria» fue negativa para este oficial de la Real Armada, puesto que cuando remitió en su escrito a fines de octubre, hacía ya dos semanas que la expedición de Cordova había zarpado de Cádiz rumbo al Estrecho de Magallanes.<sup>7</sup>

Se sabe que tanto Cordova como Liniers habían estado con anterioridad en el Río de la Plata, lo cual ayuda a comprender los intereses que los motivaron a organizar una expedición de reconocimiento al Magallanes. Cordova, había estado varios años en el puerto del Callao y había navegado la ruta del cabo de Hornos. También, junto a Liniers, integró la escuadra que al mando del Marqués de Casa Tilly condujo al Virrey Pedro de Cevallos a Buenos Aires, en 1776. Las duras condiciones de navegación del Atlántico austral, eran conocidas por estos marinos y ello se puso de manifiesto en sus escritos. También sabían de la relevancia geoestratégica que había adquirido esta región desde comienzos del siglo XVIII, que se reforzó con el establecimiento del Virreinato en la década del setenta.

Las dos propuestas que analizamos fueron formuladas cuando ya se habían ejecutado un número importante de expediciones en el litoral patagónico, después del inicio del plan de poblamiento de finales de 1779; los informes relativos a esos viajes –

---

<sup>4</sup> Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Expediciones, leg. 9, docto. 3, Isla de León, 09 de agosto de 1785.

<sup>5</sup> AGMAB, Depósito Hidrográfico, leg. 4907, Mahon, 22 de octubre de 1785.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> La expedición zarpó del puerto de Cádiz el nueve de octubre de 1785. J. VARGAS PONCE, *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la Fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786. Extracto de todos los anteriores desde su descubrimiento impresos y MSS. y noticias de los habitantes, suelo, clima y producciones del Estrecho*, Madrid, Viuda de Ibarra, 1788, p. 7.

Viedma, Villarino, Tafor, de la Peña– eran bien conocidos en Buenos Aires y en Madrid. La única región de la costa patagónica que aún quedaba por recorrer era la magallánica y el archipiélago fueguino. Así lo expresaba Córdoba, afirmando que las últimas comisiones a la zona del Estrecho eran de fines de la década de 1760:

“[...] se isiese el reconocimiento del sitado paso [del Estrecho de Magallanes] y lo solisitaron Don Domingo Perler con el chanvequin Andalus, Don Manuel Pando con una sumaca y un 2º piloto Garcia con la misma especie de embarcacion, sin averlo podido conseguir quisa por la casualidad de los malos tiempos en que lo pretendieron; [...]”<sup>8</sup>

Cordova y Liniers coincidían en argumentar que el empleo del Estrecho de Magallanes colaboraría en mejorar las condiciones de navegación y de supervivencia de las tripulaciones, acosadas por el mal del escorbuto. En este punto ambos coincidían, si bien para Liniers esta ventaja debía redundar en el incremento del comercio, que era el objetivo principal de su proyecto. Este marino comenzaba su representación dando cuenta de lo lucrativo que resultaba el comercio del sur, aunque se veía impedido por los largos viajes y los repentinos cambios de clima que afectaban a los marineros, incrementando así el número de fallecidos. También la duración del viaje exigía llevar grandes provisiones de agua dulce que restaban espacio a las mercancías en las bodegas, con la consecuente reducción de los beneficios comerciales para travesías tan dilatadas. Desde esa perspectiva, justificaba su propuesta, puesto que sostenía que la ruta del Estrecho acortaba en un tercio la distancia a recorrer, lo cual estimulaba el comercio y, al mismo tiempo, mejoraba las condiciones de salud de los hombres de mar.

Cordova también mostraba su preocupación por la delicada situación de los marineros en las latitudes australes, a lo que añadía el control estratégico del espacio austral por parte de la Monarquía. Entre los argumentos que expuso en su escrito, el factor climático aparecía en primer lugar pues, explicaba el Capitán, la navegación en las latitudes australes de 64 y 65 grados imponía rigores a las tripulaciones que se hacía difíciles de soportar. Éstas debían lidiar con vientos y mareas violentos, además de encontrarse expuestas a la amenaza del escorbuto, lo que ponía a los marinos en los límites de su resistencia física y de una muerte probable. Por esa razón, si se habilitaba la navegación a través del Estrecho de Magallanes, ubicado unos diez grados de latitud más al norte que el cabo de Hornos, se reducían esas desventajas climáticas y, por si eso fuera poco, Cordova indicaba que en el Magallanes había

---

<sup>8</sup> AGMAB, Expediciones, leg. 9, docto. 3.

“abundancia de pescado, marisco, apio silvestre de que según todos los viajeros abunda, como la facilidad de aves, aguas y leña perserva [sic] las tripulaciones de el contajo de el escorbuto”.<sup>9</sup>

Si bien el factor clima era propuesto en primer lugar, lo cierto es que a medida que se avanza en la lectura del proyecto, esta cuestión se subordinaba a la necesidad geopolítica de la Monarquía, motivada por la presencia inglesa en el Atlántico Sur. Cordova se detenía en detalle en su representación explicando las sospechas de que los ingleses no habían abandonado el enclave de Port Egmond en Malvinas, según podía constatarse en los informes del Virrey Vértiz. Este Capitán creía posible que:

“[...] estan establecidos en algun paraje quisa de el estrecho pues en la costa patagonica no lo estan por que esta reconocida toda con el motivo de aver poblado en varios punto de ella los colonos que fueron de la Coruña, [...]”.<sup>10</sup>

Con esa afirmación, Córdova no solo justificaba su propuesta de exploración del Estrecho, sino que además su proyecto permitía reforzar la política hispánica de lograr un acabado reconocimiento del litoral patagónico que permitiría articular estrategias de defensa. Esta preocupación, tal como la expuso Cordova, aparecía casi al final del escrito de Liniers, cuando indicaba las tareas que se proponía realizar en el Estrecho, relacionadas con el minucioso examen topográfico de la región, como veremos más adelante.

Asimismo, en sendos memoriales se manifestaba el avance de potencias extranjeras en la región magallánica, cuando enumeraban a los viajeros que habían estado con anterioridad en el Estrecho quienes, además, habían conseguido dibujar cartas náuticas y mapas de él, aventajando así a los españoles. En este sentido, Liniers afirmaba que “*en tiempos más modernos vemos a Biron, Karteret, Cook, Boungnaiville etc, todos pasan el Estrecho de Magallanes, y dannos de el cartas [...]*”.<sup>11</sup> Por su parte, Cordova sostenía que había leído y

“se a impuesto a fondo en la colección de viajes echa a el reedor del mundo particularmente aquellos viajeros que con mas esactitud practicaron el expresado paso [del Magallanes] como son Voganbil, Cook, Ubalis [Wallis] y Carteret [...]”.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> *Ibidem.*

<sup>10</sup> *Ibidem.*

<sup>11</sup> AGMAB, Depósito Hidrográfico, leg.4907, f.5

<sup>12</sup> AGMAB, Expediciones, leg. 9, docto. 3.

A partir de constatar entonces la situación particular de indefensión del Estrecho de Magallanes y de las ventajas que traería a la Monarquía habilitarlo como ruta marítima hacia el Pacífico, cada uno de los dos capitanes explicaba en detalle su plan de exploración. En este punto, se advierte cómo ambas propuestas entroncaban con la política de expediciones que venían impulsando los funcionarios borbónicos desde mediados de siglo hacia los territorios fronterizos y poco conocidos de la Monarquía. El objetivo prioritario se orientaba a describir en detalle la región del Estrecho de Magallanes en lo que hacía a topografía, recursos naturales y sociedades indígenas que lo habitaban. La información recopilada, además de posibilitar un cabal conocimiento de esta zona, debía permitir la construcción de una precisa cartografía que asegurara una navegación segura de la ruta y, al mismo tiempo, permitiera la instalación de un enclave permanente para la defensa de la región y el abastecimiento y auxilio de embarcaciones.

Así, el Capitán Cordoba enumeraba en su memorial las actividades que se proponía realizar durante su estadía en el Estrecho:

“[...] practicar el referido reconocimiento de dicho estrecho, de todos sus puertos, vahias, ensenadas, calas, costas, vajos, placeres [banco de arena o piedra en el fondo del mar] y bancos, calidad de su fondo, periodo de la marea, regularidad de los vientos, temporales y uracanes reynantes en dicho estrecho y últimamente cuando pueda ser condusente a levantar con la mayor esactitud un cuarteron completo de todo de el y planos de los puertos, vahias y ensenadas reconocidos asta aquí por los viajeros que para dar la vuelta a el mundo lo an pasado y los que se puedan descubrir, y quanto sea condusente para dar una idea clara de este paso para salir a el mar Pacifico [...]”.<sup>13</sup>

Para hacer posibles dichas tareas solicitaba el mando de una fragata velera, la participación de al menos dos oficiales guardiamarinas formados en el cálculo de longitudes y operaciones astronómicas y un primer piloto hábil en el diseño de planos. De acuerdo a su experiencia, afirmaba que la partida de la expedición debía ser en las primeras semanas del mes de octubre, de modo de alcanzar el destino a comienzos del verano, momento en que las condiciones climáticas permitían un mejor desenvolvimiento de las actividades de reconocimiento y medición. Luego de permanecer unos tres meses en el Estrecho, se proponía hacer internada en el puerto del Callao para regresar en noviembre del año siguiente a concluir las tareas inconclusas y regresar posteriormente a España. La expedición completa tendría una duración de un año y medio, aproximadamente.

---

<sup>13</sup> *Ibidem.*

Por su parte, el capitán Liniers diseñó un plan para realizar una estancia de un año en el Estrecho, tiempo que consideraba necesario para llevar adelante:

“[...] su reconocimiento, y se ofrece el suplicante de hazer todas las observaciones susodichas, levantar los planos, vistas de tierras, determinar las mareas, sondas, etc. y sobre todo examinar el modo de defender el paso del Estrecho en tiempos de guerra; [...]”.<sup>14</sup>

En la formulación de su proyecto, Liniers introdujo la perspectiva geopolítica, al relacionar la exploración del Estrecho y su defensa ante cualquier ataque extranjero en un enfrentamiento bélico con la Monarquía. Por lo tanto, atendía a la preocupación que tenía España de conservar la integridad de sus territorios, en particular aquellos más alejados y poco conocidos.

Liniers completaba su proyecto con la solicitud de una fragata y un bergantín, con una tripulación de unas doscientas personas entre marineros y oficiales. En el Río de la Plata sumaría una goleta, antes de avanzar hacia el Estrecho, reuniendo bajo su mando tres embarcaciones. Concluido el reconocimiento del Estrecho, pasaría al Reino de Chile donde se aprovisionaría y, desde allí, cruzaría el Pacífico rumbo a las Filipinas, para regresar a Cádiz por la ruta del cabo de Buena Esperanza. En síntesis, su proyecto buscaba concretar un viaje de circunnavegación, como antes lo hicieron Cook o Bougainville y, pocos años después, lo efectuó Alejandro Malaspina.

De acuerdo entonces a lo expuesto, en los dos proyectos de estos agentes de la Real Armada, la arista geopolítica adquirió un peso significativo al momento de justificar ambas empresas. Por un lado, Liniers, como se evidenció arriba, remarcó cómo una detallada descripción del Estrecho redundaba en el diseño de una eficaz política de defensa de la región. Por otro lado, Cordova propuso realizar un exhaustivo recorrido por el Estrecho de Magallanes, esperando lograr un acabado reconocimiento del mismo, junto a la cartografía de esta región austral y la apertura de una ruta alternativa a Chile por el sur del océano Pacífico; simultáneamente a esas comisiones, esperaba verificar si allí había algún enclave inglés y, en ese caso, proceder a su desalojo inmediato.

La propuesta del Capitán Antonio de Cordova fue aprobada y éste recibió el mandato de organizar y conducir la expedición al Magallanes, que transcurrió entre

---

<sup>14</sup> AGMAB, Depósito Hidrográfico, leg.4907, f. 9.

octubre de 1785 y junio de 1786.<sup>15</sup> Las duras condiciones climáticas no permitieron completar la exploración ni alcanzar la salida al Pacífico, situación que motivó un segundo viaje de Cordova para concluir con las tareas que habían quedado inconclusas en su primer viaje, que lo realizó en 1788-1789. Las dos expediciones fueron conocidas con el nombre de los barcos que utilizó Córdova, la fragata *Santa María de la Cabeza* en el primer viaje y los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, en el segundo. Asimismo, los diarios de navegación, junto a la síntesis de los informes de varios miembros de la tripulación se publicaron inmediatamente después de concluidas las expediciones. Esa tarea estuvo a cargo del reconocido marino José de Vargas Ponce, quien reunió los materiales y la cartografía de los dos viajes, a los que añadió reflexiones personales y de otros eruditos del momento, como Buffon, ampliando las observaciones de historia natural que habían proporcionado los oficiales que participaron en la exploración del Estrecho.<sup>16</sup>

Las dos expediciones efectuaron un significativo aporte en la exploración y reconocimiento de la región magallánica, merced a las minuciosas descripciones topográficas, de la flora y la fauna y de las condiciones de vida y prácticas culturales de las sociedades indígenas que habitaban la zona del Estrecho. Además se tomaron numerosas mediciones de accidentes geográficos, muchos de los cuales fueron nombrados por primera vez, y se dibujaron precisos documentos cartográficos de los canales e islas de la región. Estas actividades fueron posible en razón de los oficiales que llevó consigo el Capitán Cordova, donde encontramos guardiamarinas que tenían una sólida formación científica. Entre ellos destacaron los nombres de Dionisio Alcalá Galiano y Alejandro Belmonte en el primer viaje y de Ciríaco Cevallos y Cosme de Churruca en el segundo; Alcalá Galiano y Cevallos participaron luego en la expedición

---

<sup>15</sup> En el oficio que el Capitán General de la Armada elevó al Secretario Valdés, presentándole el proyecto de Córdova, está la respuesta aprobando la iniciativa: “S. M. condesciende á esta propuesta, dexando á la eleccion de Cordova la fragata, oficiales y pilotos, comprehendiendo en aquellos un Teniente de Navio o Capitán de Fragata que pueda encargarse el mando por falta ó males el viaje, que salga en el tiempo que propone y que si le pareciese, como cree S. M. asi le acompañe alguna embarcacion menor la elija igualmente. Que vaya en derechura al Estrecho sin tocar en el Jeneyro, ni Río de la Plata y que procure demorarse en Chile, donde ha de arriivar precisamente y no al Callao lo menos que pueda para evitar gastos, y que en punto a la instruccion que pide se le dará oportunamente. Fecho en 26 de agosto de 1785.” [rubrica de Valdes]. Una segunda anotación indica: “Acordado con S M. en vista de dictamen en la Junta de Estado, que si hallare algun establecimiento de ingleses en el estrecho, les intime que lo desalojen, pero sin usar la fuerza, dando cuenta en todo para la resolucion de S. M. Fecho en 9 de septiembre de 1785.” AGMAB, Expediciones, leg. 9, docto. 1. Anexo al oficio de síntesis que acompaña la carta del Capitán General de la Armada al Secretario de Marina Don Antonio Valdés.

<sup>16</sup> VARGAS PONCE, *Relación del... op. cit.*; J. VARGAS PONCE, *Apéndice a la relación del viage al Magallanes de la Fragata de Guerra Santa María de la Cabeza que contiene el de los paquebotes Santa Casilda y Santa Eulalia para completar el reconocimiento del Estrecho en los años de 1788 y 1789*, Madrid, Viuda de Ibarra, 1793.

Malaspina. También participaron pilotos expertos en sacar planos y hasta un médico con formación botánica, Don Juan Luis Sánchez, quien se encargó del estudio de la flora autóctona.<sup>17</sup>

A través de estas dos expediciones, la Monarquía hispánica afianzó los escasos conocimientos que se tenían del extremo austral hispanoamericano. El cúmulo de datos e información que se generaron en el transcurso de ambas expediciones redundaron en la consecución del objetivo que habían explicitado tanto Cordova como Liniers: el de reconocer y explorar el Estrecho de Magallanes con miras a habilitar una ruta al Pacífico alternativa a la del Cabo de Hornos. Sin embargo, la experiencia desarrollada en la región, en la que los marineros padecieron los rigores climáticos, y verificaron la carestía de recursos naturales para mantener siquiera un pequeño enclave y la ausencia de asentamientos extranjeros, evidenciaron las dificultades que presentaba el Estrecho como ruta hacia el Pacífico.

---

<sup>17</sup> He recuperado los aportes botánicos de esta expedición en M. GENTINETTA, “La disciplina botánica en las expediciones ilustradas por la América Meridional austral en la segunda mitad del siglo XVIII y sus aportes a las políticas borbónicas” en *Anuario de la Escuela de Historia* (virtual), n° 3, 2012, pp. 39-61

