

NAVEGANTES Y CORSARIOS

POR LOS

MARES CHILENOS

Por
Homero HURTADO Larraín
Teniente 1º (R.)
Armada de Chile

Iª PARTE

En las obras históricas a nuestro alcance, encontramos frecuentes citas de los navegantes y corsarios que han cruzado por nuestras costas en el pasado.

Existen obras completas acerca de Magallanes, el capitán Cook, Drake, Fitz Roy y Sarmiento de Gamboa; asimismo relaciones profesionales de famosos hidrógrafos como Moraleda que se han publicado en el "Anuario Hidrográfico de Chile", las que nos han servido de referencia. En esta oportunidad se desea presentar en la "Revista de Marina", bajo el título de "Navegantes y Corsarios por los Mares Chilenos", una mención cronológica y resumida de aquellos avezados marinos, desde que Magallanes descubriera el estrecho que lleva su nombre, en 1520, hasta que el capitán británico, nacionalizado en nues-

tro país, don Juan Williams Wilson, tomara posesión definitiva del Estrecho y sus tierras adyacentes, en el año 1843.

Se citarán más de cuarenta de estos navegantes, según la época de sus actuaciones, para dar así una idea general y fácil de interpretar, para quienes se interesan por este aspecto de nuestro pasado en el mar.

Esta narración cronológica se entregará a los lectores de la "Revista de Marina" en una serie de ocho artículos. El primero de éstos, que ofrecemos en el presente número, trata de los descubrimientos marítimos, de los corsarios en el Pacífico y del descubrimiento del Estrecho, unido a una corta biografía de Hernando de Magallanes.

EL AUTOR

DESCUBRIMIENTOS MARITIMOS

En los últimos años del siglo XV de nuestra era, las dos naciones que ocupan el extremo suroeste de Europa, España y Portugal, estaban empeñadas en una gran empresa: encontrar un camino marítimo para la India y países cercanos. Estas regiones del Asia y Océania eran muy codiciadas porque producían mercaderías de mucho valor. Hasta entonces, Europa había hecho el comercio con las Indias, por vías sumamente largas y peligrosas. Numerosas caravanas de mercaderes atravesaban entonces el Mediterráneo o el Bósforo e internándose armadas por la Siria, Mesopotamia y el Irán, o por el Asia Menor, la Armenia y el Turquestán, conseguían descender a los valles del Ganges y del Indo. Otras cruzaban en barcos a la vela por el Mar Rojo o por el golfo Pérsico y después de desembocar en el Océano Indico, proseguían hacia el maravilloso Oriente.

Pero a fines del siglo XV ni siquiera estas rutas podían aprovecharse, porque los turcos se habían hecho dueños del Asia Occidental y del Egipto y hostilizaron a los cristianos que aventuraban cruzar por sus dominios. Restablecer este comercio, era una tarea de sumo interés y Portugal fue el primero en intentarlo, eligiendo como camino las costas occidentales del Africa.

Muchos hombres de mar se sacrificaron en estas expediciones, pero de año en año se avanzaba en el camino buscando. Un portugués, Bartolomé Díaz, había llegado ya a la extremidad sur del Africa el año 1488, y al mando de dos naves de 50 toneladas, consiguió doblar el cabo sur que denominó de las "Tormentas", y que el rey don Juan cambió por el nombre de "Buena Esperanza", porque les abrió el tan soñado camino a las Indias.

Ya a principios del siglo XIV navegantes catalanes y vascongados habían reconocido las islas Canarias y en el siglo siguiente los portugueses inician su brillante época de grandes descubrimientos, auspiciados por el genio emprendedor del príncipe don Enrique el Nave-

gante. Este famoso príncipe estableció su residencia junto al cabo de San Vicente y desde allí organizó las expediciones que tuvieron por resultado el descubrimiento de las islas Madeira, Azores, Cabo Verde, costa del Senegal, de Sierra Leona y de Guinea. Muerto el príncipe don Enrique, las expediciones portuguesas siguieron con energía bajo la dirección del rey Juan II.

En esa época, se presentó a la Corte de España un modesto marino natural de Génova, proponiendo a los reyes encontrar las Indias por una vía enteramente opuesta a la que los portugueses estaban siguiendo. Era Cristóbal Colón. Su proyecto se fundaba en una verdad científica, hasta entonces no probada, que era la redondez de la Tierra, y consistía en ir a las Indias navegando al occidente por el Océano Atlántico. Cuando él llegó a España, nadie pensaba siquiera en viajes de descubrimientos. Los Reyes Católicos estaban concentrados en una guerra nacional. Se trataba de quitar a los moros y mahometanos el último reducto que conservaban en la Península después de haberla ocupado durante ocho siglos: el reino de Granada:

Sin embargo, cuando Granada fue capturada por los españoles y la guerra quedó con esto concluida, Isabel de Castilla aceptó las proposiciones de Colón y le prestó recursos para armar tres embarcaciones. En éstas partió Colón desde el puertecito de Palos, en dirección al Occidente, a principios de agosto de 1492.

Después de muchos padecimientos, la escuadrilla se detuvo en una isla del archipiélago de las Lucayas, a la cual llamó San Salvador. Tomando en seguida rumbo al sur, bordeó las grandes Antillas, desembarcó en algunas, para emprender viaje de regreso a España y dar cuenta de su descubrimiento. El creyó firmemente, como todos, que había encontrado las Indias. Tres viajes más del atrevido navegante, en los cuales reconoció el resto de las Antillas, la costa septentrional de América del Sur y de la América Central, no fueron para él, sino otras tantas confirmaciones de su primera idea. En 1505, moría manteniendo obstinadamente su error.

Entretanto, durante sus viajes y ocho años antes de su muerte (en 1498), un portugués, Vasco de Gama, había llegado a la India después de dar vuelta al Africa por sus costados occidental y oriental.

Los viajes a las tierras descubiertas por Colón, no cesaron sin embargo. Todos pensaban que venían a las Indias, hasta que dos de esos descubridores demuestran que estas tierras eran lo que en realidad son, un nuevo y gran continente. Ellos fueron Américo Vespucio y Vasco Núñez de Balboa. El primero era originario de Florencia, en Italia. Marino, lo mismo que Colón, hizo cuatro viajes a los territorios recién descubiertos. Reconoció las costas del norte y del este de la América del Sur hasta el puerto de Santos en el Brasil. Publicó después una narración de sus viajes y un croquis geográfico de las regiones por él recorridas, y fue el primero que sostuvo en ese escrito que los territorios descubiertos no eran las Indias, sino que un nuevo continente. Se fundaba sobre todo en la diferencia de los productos de cada región.

El otro, Vasco Núñez de Balboa, estando frente a la gobernación de Panamá, salió del golfo de Darién, atravesó el istmo y descubrió un inmenso océano que por la dirección en que se extendía, lo denominó "Mar del Sur". Era en 1513.

Desde entonces ya no pudo dudarse de que lo que Colón había descubierto no eran las Indias sino un continente cuya existencia habían ignorado hasta entonces. España lo llamó Indias Occidentales, en oposición a las otras, y a sus habitantes, indios. Pero los hombres de ciencia de Europa les dieron después el nombre a estas regiones, basados en la narración de Vespucio, quien anotó al pie del mapa correspondiente dos palabras que fueron un bautismo: "AMERICI Terra".



Los españoles miraron sin interés el hallazgo del nuevo continente. Sólo querían las Indias, con sus riquezas. Los portugueses habían conseguido ya llegar hasta ellas. Era preciso también disputarles el monopolio de sus productos. Habría sido fácil realizar tal pretensión,

bordeando el sur del Africa, pero a los españoles les era imposible entonces tomar ese camino. Los países católicos de Europa consideraban al Sumo Pontífice como único propietario de las regiones en que vivían los pueblos infieles o bárbaros. Los reyes de Portugal habían obtenido la concesión expresa de un Pontífice sobre todas las tierras que descubrieran y conquistaran en sus viajes al Oriente. Cuando Colón y sus compañeros encontraron nuevas tierras, navegando en sentido opuesto, los reyes de España pidieron y obtuvieron de otro Pontífice igual gracia; pero éste, para evitar conflictos, tuvo cuidado de fijar un límite entre ambas concesiones. Este límite quedó en definitiva trazado así: un meridiano que cortaría de polo a polo el planeta, a trescientas setenta leguas al occidente de las islas Azores. Los territorios descubiertos o por descubrir que estuvieran al oeste de esa línea, pertenecerían a España; los que estuvieran al Este, al Portugal.

No tenían, pues, los españoles otro medio para llegar a sus codiciadas Indias, que atravesar la América por cualquier parte y seguir navegando con rumbo al Occidente. Algún paso había de existir entre el Océano Atlántico y ese Mar del Sur, recién descubierto. A buscar ese probable estrecho que uniría los dos océanos se consagraron ahora los españoles.

La primera expedición fracasó. La mandaba un famoso marino de Castilla, llamado Juan Díaz de Solís. Bordeando las costas de América del Sur, llegó al estuario del Plata, que él creía un brazo de mar y por eso lo llamó "Mar Dulce". Pensó que por ahí estaba el paso que buscaba, se internó en ese estuario, donde fue atacado por los indios, que le dieron muerte como a muchos de sus compañeros. Los salvados con vida volvieron a España a dar cuenta del desastroso fin de esta primera tentativa.

El monarca español Carlos V, deseoso de ilustrar su nombre con nuevos descubrimientos, confió cuatro años más tarde esta empresa a un navegante portugués que, disgustado con el gobierno de su patria, había pasado al servicio del rey de España: Hernando de Magallanes.



HERNANDO DE MAGALLANES (1480-1521)

En el curso de la Historia son siempre admirables aquellos momentos en que individuos clarividentes asumen el anhelo creador de su época.

Ese sueño de elevar el pequeño Portugal a la categoría de una gran nación marítima, fue la idea vital del infante

Enrique, a quien la Historia, con razón o sin ella, llama Enrique el Navegante. Sin razón, porque salvo su viaje a Ceuta con fines guerreros, Enrique no pisó la cubierta de una nave, ni existen de su mano libros, tratados náuticos ni mapas. Pero también hay razón para otorgarle el nombre de Navegante, porque dedicó toda su vida y su fortuna a la navegación y a los navegantes. Ya en el sitio de Ceuta, en 1492, da muestra de la

brillante eficacia con que podría llevar a cabo sus ambiciones aquel hijo de un príncipe portugués y sobrino de un rey de Inglaterra; todas las Cortes le invitan y los ingleses le brindan un alto mando. Pero el visionario singular elige como forma de vida la soledad creadora. Se retira a cabo Sagres, sagrado promontorio de los antiguos, y desde allí prepara, por espacio de unos cincuenta años, el viaje marítimo en dirección a la India y, con él, la gran ofensiva contra el "mare incognitum".

Toda Europa acompañó más tarde al súbito empuje del Portugal hacia lo desconocido. En 1471 se alcanzaba hasta el círculo Ecuatorial, en 1484 Diego Cam ponía pie en la desembocadura del Congo y, finalmente, en 1486 se cumplía el sueño profético de Enrique: el navegante Bartolomé Díaz llegaba al extremo sur del Africa, el Cabo de Buena Esperanza, bautizado primero con el nombre de Cabo Tormentoso, en memoria de las tormentas que allí tuvieron que soportar. Ya en la costa oriental del Africa, con fácil acceso a la India, los tripulantes se amotinan y Bartolomé Díaz ha de renunciar y volver atrás, perdiendo así por culpa ajena la gloria de haber sido el primer europeo que forzara aquella ruta, gesta que llevaría a cabo otro portugués, Vasco de Gama. Y así los discípulos y herederos de Enrique realizan lo que había sido la ilusión de su vida entera.

Con asombro y envidia vuelve el mundo sus miradas hacia el pequeño pueblo del Portugal, que en el transcurso del siglo XV crea argonautas como Albuquerque, Vasco de Gama y Magallanes. (Portugal se convierte por un tiempo en la primera nación europea que acaudilla a la Humanidad).

La venturosa empresa de Colón levanta en Europa un delirio de aventuras y de ansias de descubrimientos, como nunca había conocido el viejo mundo. Los anales de aquella jornada serán de perdurable memoria. En 1498, Vasco de Gama, "al servicio de Dios y provecho de la corona portuguesa", como expresara con orgullo el rey Manuel, llega a la India desembarcando en Calicut; aquel mismo año Cabot, en calidad de capitán al servicio de Inglaterra, di-

visa Terranova y, con ella, la costa norte de América, y a la vuelta de un año, simultáneamente y cada uno por su lado, Pinzón bajo el pabellón español y Cabral bajo el portugués, descubren el Brasil, en tanto que Corterrea! emula, a quinientos años de distancia, la empresa de los vikingos pisando la tierra de Labrador.

En los primeros años del nuevo siglo dos expediciones portuguesas, una de ellas guiada por Américo Vespucio, rozan la costa sudamericana hasta cerca del Río de la Plata. Y en 1506 los portugueses descubren Madagascar; en 1507, Mauricio; en 1509 llegan a Malaca, y en 1511 la toman por asalto, que es como tener en la mano la llave del archipiélago. En 1512, Ponce de León franquea Florida; en 1513, Núñez de Balboa es el primer europeo que contempla desde Darién el Océano Pacífico. En adelante ya no hay mares desconocidos para la Humanidad. Los grabadores de mapas ya no pueden dar abasto a los numerosos encargos, pasan día y noche en sus mesas de trabajo.

Un solo hecho quedaba por cumplir, el último, el más costoso: dar la vuelta a toda la Tierra y probar con evidencia su forma esférica, contra todos los cosmógrafos y los teólogos del pasado. Y esto habrá de ser la idea y el destino del portugués Fernao de Magalhaes, conocido por Magallanes. Es la primera vez que se dibuja en la figura borrosa de Magallanes un trazo característico de su personalidad. No hay nada patético en su naturaleza, nada de chocante en su porte; se comprende que los cronistas de la guerra de las Indias lo pasaran por alto durante mucho tiempo. Magallanes fue uno de esos hombres que no son dotados. No sabía hacerse valer ni querer. Pero en cuanto se le proponía una tarea, y mejor si se la proponía él mismo, ese hombre oscuro que quedaba en último término, actuaba con una prudencia y un valor que generosamente era admirado.

Las épocas heroicas no son ni fueron nunca sentimentales, y muy pobre gratitud de sus reyes obtuvieron aquellos forzados conquistadores que ganaron mundos para España o para el Portugal. Colón vuelve a Sevilla encadenado; Cortés cae en desgracia; Pizarro es asesinado;

Núñez de Balboa, el descubridor del Mar del Sur, muere decapitado; Camoens, paladín y poeta del Portugal, pasa meses, como su gran colega Cervantes, calumniado por funcionarios provinciales, en una prisión. Es la enorme ingratitud de aquella jornada de los descubrimientos. Llegamos finalmente a Magallanes, quien sufre una herida en un cuerpo a cuerpo, que le deja una pierna entorpecida para siempre. Y este hombrecillo de anchos hombros de campesino, de ademanes rudos, con barba negra y de ojos hundidos, solicitó una audiencia de su soberano, sin protectores ni abogados, escogiendo el peor de los caminos para la corte: el camino recto y sincero.

El rey Manuel lo recibe en la misma sala, tal vez en el mismo trono donde su antecesor Juan II había despachado a Cristóbal Colón. El rey, sin dar a Magallanes esperanzas, le manifiesta fríamente que no tiene ningún cargo para él. Es asunto concluido. La última palabra... Magallanes había solicitado un aumento de su insignificante pensión de un chelín al mes, por heridas de guerra. Como segunda petición rogó al rey el mando de un buque, a lo que le reiteró fríamente que no tenía cargo alguno que ofrecerle. Pero Magallanes expone todavía una tercera petición, más bien una simple pregunta; si habría inconveniente en que él preste sus servicios en otro país, donde hubieren esperanzas de ser mejor atendido. El rey, con una indiferencia ofensiva, le deja entender que a él lo tiene sin cuidado y que puede prestar sus servicios donde mejor le acomode.

En el momento de salir como un mendigo rechazado del palacio de su rey, está convencido de que no es hora de esperar ni vacilar. En sus treinta y cinco años vividos ha experimentado en tierra y en el mar, todo lo que un guerrero y un navegante puedan reunir en conocimientos. Ha rodeado el Cabo cuatro veces; ha estado innumerables veces a punto de morir; tres veces ha sentido en su carne el metal de las armas enemigas. Sabe más del Oriente de la tierra que todos los geógrafos y los cartógrafos famosos de su tiempo; ha conocido la guerra en diez años de prueba; sabe manejar la espada y servirse

del timón y la brújula; gobernar el velamen, como el cañón y la lanza. Sabe orientarse, servirse de la sonda y de todos los instrumentos náuticos. Por espacio de diez años en mil noches y días se ha templado en la espera sobre el infinito de los mares; se ha familiarizado con toda raza de hombres. En todas las formas de servicio ha sido leal a su rey y a su país.

Cualquier otro, después de la negativa del rey Manuel, hubiera abandonado en el acto el país para ofrecerse a un monarca extranjero. Magallanes se queda todavía un año entero en el Portugal, sin que nadie se entere de qué se ocupa. Sólo habla íntimamente con Ruy Faleiro sobre un proyecto que no ha de pertenecer a un solo país, sino a toda la humanidad: el de llegar a las islas de la especiería por el Occidente y bordeando América. Y de pronto sale del anónimo el pequeño capitán y declara con la emoción de la seguridad absoluta: "Hay un paso del océano Atlántico al Oriente. Lo sé; conozco el sitio. Dadme una escuadra y llegaré a él; y de Este a Oeste, daré la vuelta a toda la Tierra".

Se fundaba en el mapa de Martín Behaim, que fue cartógrafo del rey de Portugal hasta su muerte en 1507. Sólo porque creía conocer este secreto y porque se entregó con toda el alma a una ilusión transitoria llegó a descubrir una verdad permanente.

Ha pasado para Magallanes el tiempo de espera y de paciencia. En el otoño de 1517 empieza la realización de su atrevido propósito. Cruza la frontera española ayudado por Juan de Aranda, de la Casa de Contratación de Sevilla, y expone al Consejo de la Corona la forma de llevar adelante su proyecto.

El 22 de marzo de 1518, el joven monarca Carlos V, en nombre de su madre Juana, incapacitada por su locura, firma de su puño y letra la Capitulación, o sea el compromiso con Magallanes y Faleiro. El rey se obliga además a armar cinco naves, provistas de tripulación, víveres y artillería, para una misión de dos años de viaje. Carlos V, se declara el más impaciente y fervoroso partidario de aquella nueva expedición de argonautas.

Al mismo Magallanes debió asombrarle que de la noche a la mañana lo elevara a él, hombre sin patria y sin empleo, al cargo de capitán general de una flota, a caballero de la Orden de Santiago, a futuro gobernador de los nuevos territorios, a dueño de vida y muerte, a señor de una armada y por encima de todo, a dueño por primera vez de sus propios pasos.

El 10 de agosto de 1519, un año y medio después de que Carlos V firmara el pacto, los cinco barcos dejan por fin la rada de Sevilla, para seguir a Sanlúcar de Barrameda, donde tendría lugar la última verificación del abastecimiento de la flota. La despedida se celebró en la iglesia de Santa María de la Victoria, después de haber prestado el juramento de fidelidad toda la tripulación reunida ante una devota multitud. Recibe el estandarte real y emprende su travesía.

La escuadra estaba formada por los siguientes buques:

"Trinidad" de 132 toneladas, que era la nave insignia.

"San Antonio" de 144 toneladas, al mando de Juan de Cartagena.

"Concepción" de 108 toneladas, al mando de Gaspar Quezada.

"Victoria" de 102 toneladas, capitaneada por Luis de Mendoza.

"Santiago" de 90 toneladas, al mando de Joao Serrao.

Magallanes quiso expresamente esa variedad de tipos, porque necesitaba las naves de menor calado para reconocimientos y exploraciones. Revisó personalmente las naves hasta en sus más mínimos detalles. El aprovisionamiento de víveres de la flota es digno de recordarse. Además de los sacos de harina, lentejas, arroz y toda clase de legumbres había 5.600 libras de carne, 200 barriles de sardinas, 984 quesos, 400 ras-tras de ajos y cebollas, 1.500 libras de miel, 3.200 libras de uva de Málaga, pasas, almendras, azúcar, vinagre y mostaza, siete vacas y vino como bebida habitual, para mantener los ánimos de la tripulación, Magallanes mandó comprar más de 400 odres de jerez y 253 toneles con lo que quedaba asegurada

teóricamente por dos años la bebida en la mesa de los marineros.

Con lista en mano, Magallanes, de un galeón a otro revisa los abastecimientos. ¡Cuántos afanes le costó reunir, examinar, calcular y pagar todo aquello!

Al amanecer del 20 de septiembre de 1519 se levantan las anclas, trepidan las velas, truenan los cañones, mientras la tierra se va perdiendo de vista: ha empezado la aventura más atrevida en la Historia de la Humanidad.

Zarpó esta flota por mandato del Emperador Carlos V, desde Sanlúcar de Barrameda, con rumbo a Tenerife, donde arribó el día 26, para completar sus provisiones de agua y combustible en la última tierra española desde donde se hace a la mar hacia lo desconocido...

Las naves se dieron a la vela el 2 de octubre, gobernando al S. O. hasta cruzar la línea equinoccial, siguiendo después con rumbos más occidentales hasta que, el 29 de noviembre, un grito lanzado desde la cofa anuncia la proximidad de la costa brasileña en las inmediaciones de Pernambuco, donde no desembarcan. El 13 de diciembre, después de un viaje de once semanas sin interrupción, los cinco barcos entran en la bahía de Río de Janeiro. Bautizada con este nombre porque fue descubierta el día de San Jenaro, y erróneamente Río, porque detrás de las islas se creyó existía un caudaloso río. Ya quedaba entonces el Brasil bajo la dominación portuguesa aunque no se habían establecido allí fortificaciones ni autoridades.

El 27 de diciembre siguió viaje hasta la bahía de Los Reyes, donde pasaron el último día del año. El 1º de enero de 1520 se continuó la navegación hasta el 10 de enero, en que ven levantarse en una extensa llanura la colina que llamarían Montevideo, hoy Montevideo. Magallanes ocupó varios días en explorar la boca del Río de la Plata, hasta el día 7 de febrero en que se hizo a la mar con rumbo al Sur. El 24 del mismo mes la flota llega a la vista del golfo de San Matías. Dos meses lucha la flota desde el Río de la Plata hasta llegar a San Julián, a los 49 grados de latitud Sur, donde inverna hasta el 24 de agosto.

Entre el 2 y el 7 de abril, tres de sus capitanes: Gaspar Quezada, Luis de Mendoza y Antonio de Coca, se insubordinaron con sus buques en los respectivos fondeaderos. Magallanes, con gran entereza de carácter, sofoca la insurrección y, sometidos los culpables a un Tribunal de Guerra condena a la pena de muerte a Gaspar Quezada, que fue decapitado por su propio criado, también culpable, a quien se le perdonó la vida por este acto. El capitán Luis de Mendoza había sido muerto por el maestro de armas de la flota que llevaba una carta de Magallanes citándolo a comparecer a su nave insignia, a lo cual el hidalgo español se había negado a obedecer. Los cadáveres de Mendoza y de Quezada fueron descuartizados siguiendo una costumbre horrible de la época. En cuanto a Juan de Cartagena, el cabecilla de la sublevación, y el sacerdote P. Sánchez de la Reyna, también implicado, para evitar nuevos derramamientos de sangre, antes de zarpar fueron condenados a quedar en la playa de San Julián, proveídos de víveres y vino para algún tiempo, dejando así a Dios que decidiera de su vida o de su muerte. Posteriormente ambos fueron encontrados sanos y vivos.

El 14 de agosto Magallanes ordena el zarpe desde la fatídica bahía de San Julián, dejando a los dos conspiradores allí abandonados. Sigue adelante y continúa sus reconocimientos de la costa hasta llegar el 26 de agosto a la bahía que denominó Santa Cruz. El descubrimiento del río y de la bahía de Santa Cruz no fue feliz para el "Santiago", nave enviada en avanzada de exploración, pues naufragó con todos sus elementos, salvándose su tripulación, de 37 hombres. El 18 de octubre de 1520, al cabo de dos meses de tregua, Magallanes ordena una vez más el avance. Al tercer día aparece por fin un cabo con blancos escollos y una playa quebrada. En conmemoración del día 21 de Santa Ursula, Magallanes lo llamó Cabo de las Vírgenes (Punta Dungeness). Los barcos se acercan más. Cerros escarpados y un panorama nuevo en aquel viaje. Ni un ser humano se divisa en aquella bahía silenciosa y solitaria. Magallanes, poseído por la idea fija del escondido estrecho, da una vuelta a la singular bahía y can-

sado de vacilaciones ordena seguir adelante. Y así al cabo de varios días llega el momento dramático y culminante. Luchando contra malos tiempos, sus naves, en grupos de dos, continúan la navegación y ahora parece ser verdad el sueño a realizarse. Con sus cuatro barcos emprende Magallanes animosamente la navegación de un estrecho que en conmemoración a la festividad del día bautiza con el nombre de Todos los Santos y que la posteridad, agradecida, denominaría "de Magallanes".

Y los cuatro barcos avanzaban silenciosos por aquellas aguas misteriosas, surcadas por primera vez en la historia de la navegación. Los marineros enviados a tierra en un bote, no encuentran habitación alguna ni rastros de vida, sino una morada de muerte: dos docenas de fosas abandonadas con sepulturas de indios, que acostumbraban venirse a la costa en los meses de verano, y el esqueleto de una enorme ballena. La mirada pasmada de los navegantes se clava en aquella calma espectral, sin vida. Pero Magallanes ordena adelante, y vuelven a resbalar lentas las naves, al impulso de una brisa, surcando un mar color de noche que no había sentido aún la quilla de ningún barco. Pero a la vez que sombrío el viaje es peligroso. El "San Antonio" hacía las exploraciones de avanzada. El estrecho no se parece en lo más mínimo a aquel canal de fantasía trazado en las cómodas salas de trabajo de Alemania por los cosmógrafos Schones y por Behaim en sus mapas. Magallanes iba a cruzarlo por primera vez sin perder un solo barco. Era en su arte de navegar el genio de la paciencia y de la incommovible previsión. Poseía a la vez que una genial imaginación, la más sobria y la más suya de las virtudes: la heroica perseverancia.

Las primeras etapas del estrecho han sido salvadas felizmente y se llega a las segundas. De nuevo Magallanes distribuye sus buques en exploración de cinco días, para reunirse en el río Las Sardinias. Antes había consultado por primera vez a sus capitanes acerca del futuro de la expedición; la mayoría era partidaria de regresar a España, algo que Magallanes rechazó y además dijo que condenaría a la pena de muerte a

quienes hablaran de escasez de víveres en su escuadra. No obstante, en la última misión, el "San Antonio", al mando del portugués Estevao Gómez, desertó llevándose las mejores provisiones.

Las cinco naves que formaban la escuadra se habían reducido a tres con el naufragio del "Santiago", el 22 de mayo de 1520, a tres leguas al sur del río Santa Cruz, y luego con la fuga del "San Antonio".

El 22 de noviembre de 1520, cumpliendo órdenes de Magallanes, los tres barcos abandonan el puerto junto al río Sardinias y pocos días después salen al Pacífico, mar no surcado todavía por ningún barco europeo. Y los tres barcos solos, humildes, saludan con descargas de artillería al mar desconocido, con el honor de un rival caballeroso a quien se ha retado a un combate de vida o muerte.

Y así navegan, veinte, treinta, sesenta días, sin divisar tierra ni nada que indique su proximidad. Y transcurren cien días, tres veces el tiempo que empleó Colón en cruzar el Atlántico, desde el 28 de noviembre que dejaron en el horizonte el Cabo Deseado, a la salida del Estrecho.

Tres meses y veinte días navega la solitaria caravana, hasta que una mañana se divisa la silueta de una isla. Como locos se precipitan los hambrientos, los enfermos, todos a la cubierta. Al llegar más cerca, ven otra isla, ambas desiertas, sin agua ni vegetación. Las denominan Islas Desventuradas, y siguen la ruta a través de aquel desierto azul, durante días y semanas, en el viaje más terrible de privaciones que registra la historia de los sufrimientos humanos.

Al fin llega el 6 de marzo de 1521. Se escucha el grito desde la cofa de ¡Tierra! ¡Tierra!... Y apenas las naves se aproximan a la bahía de esta nueva isla, aparecen pintorescas chalupas gobernadas por hombres desnudos que trepan a bordo llenos de curiosidad. En un momento desaparecen los más variados objetos del "Trinidad" y hasta se robaron un bote. Magallanes desembarca marineros armados para recuperar el bote e incendia algunas cabañas indígenas para dar una lección a estos isleños. Por

su parte los españoles se apoderan en tierra de cerdos, aves de corral y algunas frutas. Una vez robados mutuamente, la isla se denominó: "Ladrones".

Tres días de tregua, acopio de vegetales y agua fresca dan a los tripulantes nuevos ánimos y las naves siguen navegando al Oeste. Al cabo de una semana surge la silueta de una nueva isla; se creyó que serían las tan esperadas Molucas. Gran júbilo. Magallanes, en vez de desembarcar en la llamada Suluan, la más grande de las dos avistadas, prefirió Humunu por ser deshabitada y prestarse mejor para la atención de los tripulantes enfermos. Reconfortados éstos, proceden al trueque de mercaderías por aves y frutas tropicales, como naranjas, plátanos, cocos, y toda clase de legumbres, que los enfermos toman con gran satisfacción.

Enrique, el esclavo malayo de Magallanes, logra entender el lenguaje de los indígenas y comprueba que estas islas no son las Molucas, sino el archipiélago de las Filipinas, ganado así para el monarca Carlos V, tal como las tierras descubiertas por Colón, Cortés y Pizarro.

Con alegría se izaron de nuevo las velas. Al cuarto día de navegación, el 28 de marzo, Jueves Santo, la escuadrilla arriba a Massawa para tomar un descanso antes del último empuje hacia el objeto final.

Aquellos días en Massawa son los de mayor descanso de todo el viaje. La estrella de Magallanes brilla en su cenit. Dentro de tres días se cumpliría el aniversario de los siniestros sucesos del puerto de San Julián. Ahora todo ha concluido bien y los horrores quedan atrás.

Después de una semana en Massawa, basta de descanso y los marineros repuestos siguen el rumbo de regreso hacia su patria. Al cabo de unos días de navegación la flota se aproxima a la isla de Cebú. El rey de esta isla, llamado Humabon, no es un salvaje como los habitantes de la Patagonia o de las islas Ladrones, es un hombre que sabe lo que es el dinero y el valor que tiene. Lo primero que pidió fueron los derechos para permanecer en sus dominios. Luego

aceptó un tratado de paz con el poderoso Emperador Carlos V, y por último el rey y muchos otros aceptan recibir el bautismo cristiano, correspondiendo al rey el nombre de Carlos en reemplazo del de Humabon. Todo ha salido bien y el dominio de las Filipinas sigue su curso bajo la autoridad de Humabon.

En una isla vecina a Cebú, la diminuta Mactán, gobierna un rajá llamado Silapulapu, obstinado rival de Humabon. Ante la actitud rebelde de Mactán, y en contra de las advertencias de Humabon y de sus capitanes, Magallanes decide llevar a cabo una manifestación de fuerza. Enemigo de todo derramamiento de sangre, manda a su esclavo Enrique para ofrecer al moro una honrada concordia. Sólo le pide que reconozca la soberanía del rey de Cebú y el dominio protector de España. Pero el rajá responde que sus hombres saben también manejar las armas. El rey de Cebú ofrece mil guerreros para reforzar las fuerzas españolas.

En la noche del 26 de abril de 1521, Magallanes con sesenta hombres armados atraviesa el canal que separa ambas islas. La descripción fidedigna de este combate fue hecha por Pigafetta, el gran narrador de la expedición. Bajaron a la playa con el agua al pecho y en ella encontraron unos mil quinientos indígenas armados y bien protegidos por la configuración del terreno.

Magallanes dividió sus fuerzas en dos grupos y ordenó hacer fuego. Los isleños atacaron en masa y al ver que los españoles incendiaron algunas de sus viviendas, atacaron con mayor ferocidad. Una flecha envenenada hirió el pie derecho de Magallanes, que le impide una retirada. Magallanes fue el blanco preferido de los atacantes, hasta ser acibillado por los indios con lanzas y otras armas. Y así quitaron la vida al gran caudillo. ¡De este modo insensato, en el momento más alto de sus realizaciones, en una escaramuza contra una horda de isleños desnudos, cae muerto el más grande navegante de la Historia! Un hombre que había dominado a los elementos, venciendo todas las tempestades y sometido a los hombres, es vencido por un ser humano insignificante llamado Silapulapu.

Nadie supo qué hicieron aquellos salvajes con el cadáver de Magallanes. Todo vestigio de aquel hombre que arrebató al océano infinito sus últimas incógnitas, desapareció en el misterio de lo desconocido. Ocho muertos dejaron los españoles en la lamentable acción contra Silapulapu, pero la pérdida del jefe señala aquel día como el de una catástrofe. Después de la muerte de Magallanes, las tripulaciones designaron como jefe supremo a Duarte Barbosa, junto con Serrao.

Quedan solamente 115 hombres de los 265 que iniciaron en Sevilla la expedición. Cinco barcos habían salido del puerto de Sanlúcar. La primera víctima fue el "Santiago", que se estrelló en la costa patagónica. En el Estrecho desertó el "San Antonio"; ahora se consumía el "Concepción". Sólo quedan dos barcos navegando: el "Trinidad" y el más insignificante, el "Victoria". Medio año pasa entre los laberintos de Mindanao y Borneo. Gómez Espinosa toma a su cargo el "Trinidad" y Sebastián de Elcano, asume como capitán del "Victoria". El 6 de noviembre divisan las alturas de Ternate y Tidore. El 8 de noviembre de 1521 tocan en Tidore, una de las cinco islas con que Magallanes soñó toda su vida. Su rey reconoce voluntariamente la soberanía de Carlos V y les brinda toda su hospitalidad. La "Trinidad", nave capitana de Magallanes al salir de España, regresaría a la patria vía Panamá en razón a sus averías, pero por este motivo cayó en poder de los portugueses antes de iniciar su navegación.

El "Victoria", al mando de Elcano, inicia su regreso vía Cabo de Buena Esperanza, rodeando el Sur del Africa. Impresionante despedida en el otro extremo de la Tierra. Cuarenta y siete hombres van a emprender el regreso en el "Victoria" y cincuenta y uno permanecerán en Tidore al cuidado de la "Trinidad". Y en medio de salvas de artillería, el "Victoria", única nave que sigue en el derrotero de Magallanes, emprende su inolvidable viaje de regreso desde las Molucas a España. La navegación se inicia el 13 de febrero de 1522. Dejan la isla Timor, cruzan el Océano Indico, pasan el Cabo de Buena Esperanza, y con el palo mayor roto y sus

provisiones descompuestas, llegan a las islas de Cabo Verde el día 9 de julio después de cinco meses de navegación, sin escala.

En Cabo Verde, colonia portuguesa enemiga de Magallanes, recurriendo a ciertos engaños, Elcano logra renovar sus víveres y aguada. Sólo treinta y uno de los cuarenta y seis españoles y tres de los diez y nueve indígenas, quedaban con vida cuando el agotado barco se acercaba a Cabo Verde.

Aunque sólo unos pocos hombres están en estado de trabajar, Elcano ordena levar el ancla y dar las velas a toda prisa, huyendo del puerto antes de ser atacado, y ya en ruta a su triunfo final. Por fin el 4 de septiembre de 1522, casi tres años después de haber dejado sus hogares, un grito del vigía anuncia que se ha divisado el Cabo de San Vicente. Sólo faltan dos días y dos noches. Todos se precipitan a cubierta llenos de felicidad. Se ve la franja plateada del río Guadalquivir que desemboca en el mar cerca de Sanlúcar de Barrameda...

De allí habían zarpado cinco barcos tres años atrás, conducidos por Magallanes con 265 hombres. Ahora, es sólo un barco el que llega. Fondea sus anclas en la misma orilla y diez y ocho hombres tambaleantes besan la tierra bondadosa y firme de la patria. El 6 de septiembre de 1522 era coronado por el hecho más sublime de la historia de la navegación.

"Estamos de vuelta. Hemos cumplido lo que nadie alcanzó antes que nosotros. Somos los primeros hombres de todos los tiempos que han dado la vuelta al mundo", piensan.

Los desertores del "San Antonio", en el Estrecho, habían llegado a Sevilla un año antes, y salvaron de toda culpa.

El Emperador Carlos V recibió en audiencia solemne en Valladolid a Sebastián Elcano, acompañado de Pigafetta y el piloto Francisco de Albo. Quien recibe todos los honores y dignidades, habría de ser aquel que en San Julián se había levantado en contra de Magallanes: Sebastián Elcano. El rey lo eleva a la categoría de hidalgo y le otorga un escudo que lo señala simbólicamente como ejecutor del hecho inmortal. Llenan

el campo dos ramas de canela cruzadas, realizado con un casco y la esfera terrestre, circundada por la arrogante inscripción: *Primus circumdedisti me* (fui- ste el primero en rodearme).

Estevaso Gómez, el desertor del Estrecho, recibe un título de nobleza por el mérito "de haber hallado el paso como guía y primer piloto". Pigafetta fue el único que defendió a Magallanes y relató su hazaña inmortal... Francisco de Albo llevó un derrotero completo de la expedición desde el comienzo hasta su término.

Magallanes, contra todo olvido, traspasará los siglos para dar testimonio de que cuando una idea vuela con las alas del genio, cuando se lleva adelante denodadamente y con pasión, es más fuerte que todos los elementos de la Naturaleza; y así esta idea estuvo destinada al hombre único, a un individuo que con su fugaz y menguada vida tuvo el poder de convertir en realidad y en verdad perdurable lo que había sido para muchos un deseo soñado durante cien generaciones que le precedieron.



Muy poco se conoció del pasado de Magallanes. Nació el año 1480 en el lugar de Sabrosa de la provincia Tras os Montes, aunque datos más verosímiles indican a Porto como su punto de origen. Pertenecía en cierto grado a la nobleza como "hidalgo de cota de armas", con escudo propio y acceso a la Corte Real. Ingresó a la flota a los 24 años, como uno de sus mil quinientos miembros. Tomó parte en numerosas aventuras guerreras en el Africa y las Indias, cultivando una gran amistad con Francisco Serrao, marino como él de gran categoría y un aventurero de nota en los mares del Oriente. Fue éste sin duda quien dio a Magallanes la idea de alcanzar las islas Molucas navegando hacia el Oeste como Colón, en vez de seguir las rutas hacia el Este de Vasco de Gama, idea que cultivó Magallanes durante casi toda su vida hasta incorporarse al Portugal como un navegante experimentado en todos los mares traficados hasta entonces.

LOS CORSARIOS EN EL PACIFICO

No eran solamente las guerras de Arauco lo que sobresaltaba el espíritu de los habitantes de Chile en la época de la colonia. También los preocupaban las frecuentes expediciones marítimas que súbditos de Holanda e Inglaterra, naciones enemigas de España, emprendían a las costas del Pacífico.

Estos expedicionarios venían por su propia cuenta, pero autorizados por sus respectivos gobiernos, a asaltar los buques y puertos españoles con el fin de apropiarse de las mercaderías que en ellos encontraban. Se les llamaba "corsarios". La alarma que producían con sus incursiones derivaba, no tanto de sus perjuicios y violencias, como del credo religioso a que pertenecían. Eran protestantes y los católicos españoles los apodaban "herejes". Por eso las correrías corsarias se miraban en Chile desde el punto de vista religioso como un castigo de Dios y contribuían a exaltar el celo devoto de los colonos.

Los corsarios, por su parte, profesaban un odio profundo a España. El rey Felipe II, declarado por sí mismo protector de la Europa católica, había hecho tenaz guerra a los ingleses y oprimido a los holandeses que formaban parte de su monarquía, hasta obligarlos a alzarse en rebelión, a causa de disidencias puramente religiosas. Los primeros en demostrar a España que no era lo bastante poderosa para dominar todo el Océano Pacífico, fueron los ingleses.

Un marino de esta nacionalidad, Francisco Drake, inició en 1578 las expediciones corsarias y fue el primer extranjero de la época que atravesó el Estrecho de Magallanes. Entrando al Pacífico, siguió rumbo al norte y llegó a Valparaíso; tomó un buque surto en la bahía; saqueó las bodegas del puerto y se hizo a la vela, siempre hacia el norte. Después de otras correrías de gran beneficio en otras colonias españolas, regresó a Inglaterra navegando hacia el oeste. Dio así la segunda vuelta al mundo.

Dejaba abierto el camino de la piratería en América a otros navegantes de su misma audacia; y el camino era ten-

tador, porque él había vuelto enormemente rico.

En efecto, apenas habían transcurrido ocho años, cuando un nuevo corsario, salido de Inglaterra, Tomás Cavendish, penetraba en el Estrecho. Aquí le tocó presenciar un hecho conmovedor. Después del regreso de Drake, Felipe II había ordenado fundar dos colonias militares en el Estrecho, con el propósito de impedir que los "herejes" siguieran cruzándolo para atacar sus colonias. En cumplimiento de esta orden, se fundó cerca de la entrada del Atlántico, el puerto Nombre de Jesús y más al oeste, en las costas orientales de la actual península de Brunswick, el denominado Rey Don Felipe. Las privaciones que los individuos de estas bases tuvieron que soportar, no son para relatarlas. Separados completamente del resto del mundo, carecieron muy pronto de los víveres más indispensables. De los cuatrocientos hombres que las formaron, apenas si unos quince estaban vivos cuando llegó Cavendish a Nombre de Jesús. Quiso el corsario salvarles la vida, pero cuando los iba a tomar en su embarcación, sopló un viento del Este, y se alejó llevando a sólo uno de ellos. Al fondear en Rey Don Felipe, no encontraron sino esqueletos y cadáveres. El hambre había producido sus estragos. Los ingleses llamaron a este sitio, no sin razón, Puerto del Hambre.

Cavendish dobló la península de Brunswick y siguiendo siempre hacia el Norte, se detuvo por fin en Quintero, vecino a Valparaíso, con tan mala suerte que, atacado por los españoles al desembarcar, perdió a doce de sus tripulantes: cuatro muertos y ocho prisioneros. Llevados estos últimos a Santiago, seis fueron condenados a la horca. Sin embargo, el jefe corsario hizo un riquísimo botín en las demás costas de América.

En el siglo XVII la situación entre Inglaterra y España cambió: de enemigas llegaron a ser aliadas. No podía ya el gobierno inglés autorizar expediciones corsarias, pero tampoco podía impedir que algunos de sus súbditos aventureros viniesen a las colonias españolas, en correrías de simple pillaje.

A estos aventureros del mar se les llamó "filibusteros" o "piratas".

El más famoso en este siglo fue Bartolomé Sharp. Después de atravesar con varios compañeros el istmo de Panamá, se proveyó de buques tomando al abordaje algunos de los españoles. Comenzó entonces una serie de aventuras por la costa del Pacífico.

Llegado a la bahía de Coquimbo, los españoles de La Serena huyeron. Sólo quedó el Corregidor de la ciudad para tratar con el inglés, quien le exigió por el rescate de la ciudad la suma de cien mil pesos; pero este arreglo era falto de base, porque los vecinos no tenían de dónde sacar esa suma de dinero. Como la entrega demorara y Sharp comprendiera que se le estaba engañando, decidió retirarse, pero antes de hacerlo saqueó sorpresivamente cuanto de algún valor encontró en la ciudad y enseguida prendió fuego a los edificios (1680).

Años más tarde, ya a principios del siglo XVIII, Inglaterra volvió a encontrarse en guerra con España y nuevas expediciones corsarias cayeron sobre la costa del Pacífico, esta vez alentadas y aun equipadas por el propio gobierno inglés.

El primero de los corsarios de este siglo fue Guillermo Dampier. No se detuvo en las costas de Chile y sólo pasó a las islas de Juan Fernández. Lo que hizo particularmente famoso a este corsario fueron las aventuras de uno de sus tripulantes, llamado Alejandro Selkirk, el cual, abandonado por sus compatriotas, vivió en la isla Más a Tierra durante cinco años completamente solo, sin otros compañeros que los pájaros y las cabras salvajes.

Se fabricó dos rucas de ramas de árboles, una para dormir y rezar y otra para hacer su alimento, a orillas de un arroyo y en medio de un bosque. Su figura tomó un aspecto extraño, con la piel curtida por las brisas del mar, con la barba y el pelo extremadamente largos y con un vestido de cuero de lobo. Cuando otro buque inglés lo recogió, parecía a sus compatriotas que aquel no era un hombre de su raza. La singular situación de este tripulante dio origen a una notable novela titulada: "Aventuras

de Róbinson Crusoe" de Daniel Defoe, cuyo personaje se supone en la misma situación de Selkirk.

Pero la escuadra más temida en América fue la comandada por el Almirante Lord Anson, que envió el gobierno inglés a las costas de América en 1740. Deshecha casi completamente por los temporales al cruzar frente al Cabo de Hornos, tuvo que ir a reponerse en las islas de Juan Fernández. Estableció aquí una especie de cuartel general desde donde salió a asaltar buques mercantes que hacían el tráfico entre el Perú y Chile. Volvió a Inglaterra por los mares del Asia, con grandes tesoros, sin que a los españoles les fuera posible alcanzarlo.

Las expediciones de los holandeses, revistieron un carácter diverso de las que se hacían bajo el pabellón de Inglaterra. Estas no tuvieron otro fin que el lucro. Aquellas eran creadas principalmente por el deseo de abrir nuevas vías al comercio de su nación y guiadas más por el odio que por las ganancias. Las expediciones holandesas se hacían al descubierto, patrocinadas por comerciantes de ese país. La Compañía Magallanes, fundada en Rotterdam, mandó una escuadra para explotar el comercio con las Indias, la que cruzó el Estrecho al mando de Simón de Cordes. Las tempestades dispersaron las naves de que se componía y cada una tuvo distinta suerte. La que mandaba Baltasar de Cordes, hermano de aquél, ancló en la bahía de Castro, en Chiloé, y pretendió hacerse dueño de la isla, incitando a los indios a rebelarse contra los españoles. Consiguió su intento y la guarnición que había en la ciudad, impotente para resistirle, se rindió. Los holandeses trataron con suma crueldad a los españoles; mataron a muchos y sólo unos pocos salvaron huyendo a esconderse en los bosques (1599). Como éstos luego recibieron auxilios, procedieron a tomar la ofensiva y arrojar de la isla a los invasores.

Aun en pleno siglo XVII, España se mantenía en guerra con Holanda. La Compañía de las Indias Orientales, fundada para hacer comercio con las nuevas colonias holandesas de Oceanía, equipó una expedición destinada al extremo sur de América, comandada por

el capitalista Jacobo Le-Maire, la cual entró al Pacífico cruzando el estrecho que hoy lleva su nombre, en la extremidad sureste de Tierra del Fuego. Luego dobló el Cabo de Hornos, llamado así en recuerdo de la ciudad holandesa de Horn, donde esta expedición fue organizada.

Otra escuadra holandesa de simple exploración fue la dirigida por el piloto Jacobo L'Hermite, que durante varios meses estuvo levantando cartas hidrográficas en los archipiélagos del sur de Tierra del Fuego, uno de los cuales tiene hoy su nombre. La importancia geográfica de estas exploraciones fue considerable y en nada molestaban a las colonias españolas.

Sin embargo, muy diferente fue la expedición al mando de Enrique Brouwer, reputado de valiente en Holanda, que atravesó en 1643 del Atlántico al Pacífico por el estrecho de Le-Maire, y llegó a Chiloé para seguir desde ahí al continente. Pensaba sublevar a los indios y ponerlos a su favor. Destruyó el fuerte de Carelmapu y la ciudad de Castro, pero su jefe murió poco después. Los compañeros trataron de apoderarse de Valdivia, pero como no hallaron en los indios voluntad para ayudarlos, y su situación, por escasez de víveres, se hiciera muy difícil, desistieron de establecerse allí, poniendo rumbo hacia el Atlántico para no volver.

La alarma producida por este hecho, tanto en Chile como en el Perú, fue enor-

me. Se creyó que la escuadra de Brouwer traía un gran ejército de desembarco. El Virrey del Perú envió a su propio hijo con una poderosa flota y cerca de dos mil hombres, a defender Valdivia. Cuando éstos llegaron, hacía ya tiempo que los holandeses se habían retirado; de todas maneras el hijo del virrey ordenó levantar fortificaciones y las dotó de tropas. Desde esa fecha, en 1645, empezó la dependencia de Valdivia directamente del virreinato del Perú.

Las correrías de los corsarios y de los piratas causaban graves perturbaciones en la colonia. Aunque era fácil comprender que dos o tres barcos extranjeros no importaban un peligro para la dominación del Rey de España en América, la alarma que producían era extraordinaria. Más que otra cosa se repudiaban en esos hombres sus sentimientos religiosos, ya que tratar con los "herejes" era un crimen. Se organizaban rápidamente y armaban de modo cualquiera cuerpos de tropas para resistirlos y las iglesias llamaban a los fieles para hacer rogativas. El gobernador suspendía también las operaciones militares de la guerra de Arauco y daba apresurado aviso al Virrey del Perú. La navegación comercial entre Chile y el Perú se paralizaba con el consiguiente perjuicio para los armadores y traficantes de mercaderías de consumo ordinario. Constituían así estas correrías todo un trastorno económico, tanto en el comercio como en la producción.

