

NAVEGANTES Y CORSARIOS

POR LOS

MARES CHILENOS

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

IIª PARTE

SEGUNDA EXPEDICION CASTELLANA

1526.—Jofré de Loaysa

España disputaba a Portugal la propiedad de las Islas Molucas. Los resultados de la vuelta al mundo finalizada por Sebastián de Elcano, movieron a Carlos V a hacer efectivos sus derechos, para lo cual organizó una segunda expedición al Pacífico, despachada en 1524, a cargo de Fray García Jofré de Loaysa y compuesta de siete naves que fueron: "Victoria", "Anunciada", "Sancti Spiritu", "Santa María del Parral", "San Lesmes", "Pataca" y el patache "Santiago".

La flotilla salió de La Coruña y siguiendo el derrotero de Magallanes, tocó en Canarias, Brasil, Río de La Plata

y después de vencer innumerables perances, penetró en el Estrecho el 8 de abril de 1526, para continuar a las islas Molucas en la Oceanía. El "San Lesmes" empujado por un fuerte mal tiempo hacia el S.E. de Tierra del Fuego, aseguró haber visto, según relató su Capitán, "el acabamiento de la tierra" (Isla de los Estados o Cabo de Hornos). No se dio la debida importancia a esta noticia, que hubiera adelantado en muchos años el tráfico por el Cabo, y que habría al mismo tiempo perpetuado el nombre del Capitán Hoces, del "San Lesmes". Posteriormente, los holandeses Schouten y Lemaire, el año 1672, bautizarían con el nombre de Isla de los Estados y Cabo de Hornos a estas tierras en honor a los Estados de Holanda y pueblo de Horn. Pero para otros, Hoces las habría descubierto con anterioridad, como lo hemos relatado.

Sólo seis años después de Magallanes, Jofré de Loaysa recorrió el Estrecho en su totalidad de Este a Oeste, para salir al Pacífico el 26 de mayo, con las cuatro naves que le quedaban. Una vez en el Pacífico, el Capitán Guevara, del patache "Santiago", prefirió navegar al Norte antes de aventurarse a cruzar dicho océano. Este fue el primer buque que navegó de Sur a Norte la costa occidental de la América del Sur. Al Norte de la península de Tumbes tuvo la oportunidad de entrevistarse con Francisco Pizarro.

La escuadrilla siguió rumbo a Oceanía, en condiciones extremadamente angustiosas. El 30 de julio murió García de Loaysa y lo sucedió Sebastián de Elcano, quien también moriría el 3 de agosto, y quien a su vez fue reemplazado por Toribio Alonso Salazar. El día 21 del mismo mes avistaron una isla a los 14 grados de latitud Norte y continuando la ruta de Magallanes, pusieron proa a las islas Ladrones. El 13 de septiembre falleció Salazar y el mando pasó a Martín Iñiguez. El 22 de octubre de 1526 fondearon en la isla Talao, la más septentrional de las Molucas, y el 31 de diciembre la nave "Santa María de la Victoria", tripulada por 105 hombres, largaba sus anclas en el puerto de Tidore.

De enero a julio de 1527, en un principio los castellanos recibieron buen trato, pero luego fueron perseguidos por los isleños y portugueses. Fue necesario varar la nave y con sus fragmentos construir un bergantín que les permitiera comunicarse con los suyos. Muerto el Capitán Iñiguez, fue reemplazado por Hernando de la Torre, quien defendió con gran altura los intereses de la corona de Castilla, en el conocimiento, aunque no oficial, que las Molucas habían pasado a poder de Portugal por el tratado de 1529. Abandonado De la Torre, después de padecimientos inauditos, resolvió dejar la isla en unión de su gente, bajo la condición de que los portugueses les proporcionaran los medios de regresar a España.

Zarparon de las Molucas en 1534 en naves portuguesas que hacían escala en Java y la Cochín. Así regresaron a España estos navegantes, después de dar la vuelta al mundo, al cabo de doce años.

Cupo pues a Hernando de la Torre dar término de esta manera aciaga a una de las más laboriosas y desgraciadas expediciones, iniciada bajo tan brillantes auspicios, con siete naves y 450 tripulantes.



1526. Sebastián Cabot

Tercera Expedición Castellana

Aunque Sebastián Cabot no alcanzó a navegar por las aguas del Pacífico, corresponde mencionarlo como el jefe de la Tercera Expedición al Estrecho de Magallanes en demanda de las islas Molucas. Aun no zarpaba de España la Segunda Expedición de Loaysa, cuando ya el Rey había aceptado la proposición de los mercaderes de Sevilla al mando de Cabot. Este navegante inglés era hijo de un veneciano que también se había dedicado a la carrera del mar. Su reputación cuando pasó a España era enorme; sólo se reconocía como superior a él a Cristóbal Colón, y fue llamado para suceder a Américo Vespucio en su cargo de Piloto Mayor. A pesar de estas distinciones Cabot volvió a su patria y bajo el reinado de Enrique VIII llevó a cabo en 1517 su cuarto viaje al Océano Atlántico, siendo este navegante reputado como el descubridor de la América del Norte.

Al regresar por segunda vez en 1518 al servicio del monarca español, recibió el título de Capitán General y se alistó para la tercera expedición al Estrecho de Magallanes, llamado hasta entonces de Todos los Santos. Su flota de cuatro carabelas tripuladas por 250 hombres dio la vela en el puerto de Sanlúcar el 3 de abril de 1526. Esta expedición fue muy desgraciada y la reputación de Cabot sufrió bastante, pero sin que estos desastres pudieran bajarlo del alto sitial ganado por sus servicios anteriores a la geografía y a la navegación.

Su flota recaló en el Río de La Plata y exploró hacia el interior, descubriendo los afluentes Paraná y Paraguay, donde dio muerte a numerosos indios y perdió a su vez a veinticinco castellanos de su tripulación. Cabot mandó a España una de sus naves en busca de refuerzos

para conservar el dominio sobre las 200 leguas descubiertas, pero no obtuvo resultados. En España sólo deseaban las riquezas de las islas de la especiería y poco les interesaba la reducción de tribus salvajes. Cabot determinó regresar a Castilla con la última carabela que le quedaba y su escasa gente.

Había salido de Sanlúcar el 3 de abril de 1526 y regresó al Guadalquivir el 22 de agosto de 1530.



1534. Simón de Alcazaba

Cuarta Expedición

Este célebre marino portugués entró en 1522 al servicio de España, en tiempos en que esa monarquía ensanchaba sus dominios con nuevos descubrimientos y tomaba de otras naciones sus más ilustres navegantes: a Génova, Cristóbal Colón; a Florencia, Américo Vespucio; a Inglaterra, Sebastián Cabot y otros de no menor reputación y nombradía.

En 1525, se nombró a Alcazaba para organizar una expedición destinada a seguir a la del comendador Loaysa, que navegaría hacia el Oriente por la vía del Occidente. Por falta de recursos y otras razones, esta misión no se llevó a cabo. Pero en 1534 se volvió a recurrir a Alcazaba dándole una Gobernación que comprendía 200 leguas entre el grado 36 de latitud sur y el Estrecho de Magallanes.

De esta suerte salió de Sanlúcar el 21 de septiembre de 1534 a descubrir y entrar en posesión de sus dominios que llamó de! "Nuevo León". Zarpó con dos naves, la "Madre de Dios" y la "San Pedro". Al entrar al Estrecho por su boca oriental, en su ribera del norte encontraron una cruz de madera muy alta, que por la fecha de sus inscripciones supieron que había sido dejada por Hernando de Magallanes y junto a ella estaban también los restos de una de las naves que había perdido el comendador Loaysa en su expedición de 1526.

Alcazaba había llegado al Estrecho en el mes de enero y lo recorrió en gran extensión, hasta que por temor a las corrientes, temporales y nieves del invierno, resolvió volver al Atlántico para re-

fugiarse en el puerto de Los Leones, situado en la costa patagónica a media distancia entre el Estrecho y las bocas del Plata. Su propósito era continuar las exploraciones del Estrecho, una vez que comenzara el verano.

Estando en el puerto de Los Leones, resolvió explorar tierra adentro con gran parte de su personal en busca de nuevos descubrimientos. A los pocos días, por su estado físico, Alcazaba no pudo continuar la marcha, delegando su autoridad en los capitanes y él regresó a los barcos.

Cuentan que recorrieron más de 200 leguas sin encontrar nada de interés, por lo que los capitanes resolvieron regresar con toda su gente a las naves y dar muerte a Simón de Alcazaba. Y así lo hicieron. A su llegada al puerto de partida, la nave capitana fue invadida a media noche por algunos de los que regresaban, dándole muerte mientras dormía, conjuntamente con otros, cuyos cuerpos fueron arrojados al mar.

Un motín de vengadores de estos asesinatos hizo degollar posteriormente a los capitanes y condenó a muerte o al abandono en tierra a los demás responsables directos de la muerte de Alcazaba. Hecho esto, decidieron viajar al Brasil en busca de los recursos más indispensables para subsistir. La nave capitana "Madre de Dios" naufragó antes de llegar a la bahía de Todos los Santos, donde los indios dieron muerte a la mayoría de los tripulantes, y la otra, la "San Pedro", con los pocos recogidos del naufragio de la nave capitana, llegó hasta las Antillas con su tripulación extenuada por el hambre.

Después de la muerte de Alcazaba y triunfante la contra-rebelión, Juan Mori, tesorero de esta flota, compartiendo el mando con el capitán vizcaíno Juan de Echaruaga, logró llevar hasta la isla española de Santo Domingo los restos de la fracasada expedición, para continuar desde allí a España.



1536. El "Santiagoillo".

La participación de Magallanes y de Jofré de Loaysa en la navegación por los mares de Chile fue de un carácter ac-

cidental. Su verdadero iniciador fue don Diego de Almagro, que saliendo del Cuzco el 3 de julio de 1535, descubrió por tierra el país, en los primeros meses de 1536 y a la vez utilizó el Pacífico para comunicarse, desde entonces, con el Perú.

Almagro, junto con su partida del Cuzco diez meses atrás, había dejado órdenes a sus capitantes de mar para que, navegando al sur, lo siguieran llevándole refuerzos humanos, armas de repuestos y víveres, que sin duda se requerían en una región desconocida. Los capitanes de mar disponían de tres pequeñas naves y eran a la sazón afamados pilotos del Mar del Sur. El más notable de ellos se llamaba Juan Fernández, el mismo que inmortalizara su nombre dándolo a un peñón de leyenda (1573); el otro era Alonso de Quintero, que también dejó su memoria en una de las radas más hermosas de nuestro litoral, el actual puerto de Quintero. El tercero no lo nombran las crónicas, conformándose con mencionar su barco. Sin embargo, como si estuviera dictado por el destino que todo el descubrimiento de Chile estuviese cargado de desdichas, ni Juan Fernández ni Quintero pudieron emprender este viaje.

Sólo el tercer buque de la expedición náutica, llamado algo más tarde por su escaso valer, el "Santiago", llegó aunque algo estropeado, a una rada que entonces no tenía nombre. Traía aquel barquichuelo un cargamento de víveres, vestimenta para los soldados, fierro en bruto, y lo que era más precioso de todo, 600 juegos de herraje para los caballos.

Impuesto Almagro del arribo del "Santiago" por un mensajero, comisionó a su mejor capitán, don Juan de Saavedra, para que tomara posesión de la nave y de su cargamento. Dice la Historia, que admirado Saavedra de la belleza del lugar, lo bautizó con el nombre de su pueblo natal: Valparaíso. Tal es el sencillo origen de la denominación de este puerto, que por tantos años ha preocupado el criterio de los escritores, navegantes y viajeros.

Juan de Saavedra era castellano como Almagro, había pasado a América con Hernán Cortés y luego seguido al Cuzco. Aunque joven todavía, tenía la reputación de valiente, por lo cual Almagro lo

designó para comandar la vanguardia de su expedición a Chile.

Así nació el primer puerto de la Capitanía de Chile, hace ya más de cuatro siglos de la época actual y fue el "Santiago" el primer barco que ocupara un fondeadero en su rada, en los primeros días de septiembre de 1536. Juan de Saavedra, tras la ruina de Diego de Almagro, fue ahorcado en el Perú por el implacable Francisco de Carvajal, exhibiéndose su cadáver en la rama de un árbol con otros ejecutados, al paso por ese lugar del triunfante caudillo Gonzalo Pizarro.



1540. La Armada del Obispo de Plasencia. Quinta Expedición Castellana.

Cuatro años después de la llegada del "Santiago" a Chile, otra nave procedente ahora del sur arribó a Valparaíso, para continuar su ruta hacia el Perú. Esto ocurría cuando se iniciaba la conquista de Chile por don Pedro de Valdivia, quien al imponerse de la noticia, confió al Capitán Francisco de Aguirre la misión de ubicar al visitante. Aguirre logró saber mucho tiempo después que aquel bajel, que la Historia no recuerda por su nombre, había escapado de la fracasada aventura del Obispo de Plasencia.

El año 1539, siguiendo las huellas de Alcazaba, don Francisco de Camargo, vecino y regidor de la ciudad de Plasencia, obtenía del Emperador la Real Cédula que lo autorizaba para acometer la conquista y población de la Patagonia. Pero más adelante Camargo, cuando tenía ya cuatro naves equipadas para la expedición, desistió de su intento y el Emperador transfirió el convenio celebrado con él a su lugarteniente don Francisco de la Rivera, invistiéndolo de todas las facultades y título como General y Gobernador de una armada para el Estrecho de Magallanes. El Obispo de Plasencia, hermano de Francisco de Camargo, fue quien financió los gastos de esta armada y el responsable de tan aventurada misión.

La flotilla se hizo a la vela en Sanlúcar, en vísperas de salir don Pedro de Valdivia en su primera comisión para la conquista de Chile. El fin de la armada

del Obispo de Plasencia fue tanto o más desgraciado que el que tuvo la de Alcazaba. De las cuatro naves que la componían, dos zozobraron en el Estrecho; otra llegó muy maltratada a las costas del Perú y finalmente la cuarta apareció de regreso en Portugal, donde Carlos V, a instancias del Obispo de Plasencia, la mandó apresar con toda su tripulación en agosto de 1541. Ignórase si don Francisco de la Rivera llegó a tomar posesión en nombre real como Gobernador y Capitán General de aquellas regiones que pisó como náufrago, pues los documentos relativos a esta expedición, en el Archivo de las Indias, son incompletos.

Esta flota salió para su destino a las órdenes de don Francisco de la Rivera, a fines de 1539. La capitana en que iba el Gobernador, al mando del experimentado piloto portugués Miguel de Arrogoces; y dos de ellas mandadas por Alonso de Camargo y el Capitán Gonzalo de Alvarado. La navegación se hizo directamente al Estrecho, el que embocaron el 20 de enero de 1540. Dos días después, se perdía la nave capitana al cruzar la primera angostura. El 27 y 29 de enero Alvarado trató de penetrar de nuevo en el Estrecho para tomar a su bordo a los náufragos de la capitana, pues los tripulantes estaban por el momento a salvo en tierra. Sus esfuerzos fueron vanos, y vientos y corrientes lo arrastraron a las ensenadas orientales de Tierra del Fuego.

Un cronista opina que es posible que Alvarado, cuando pasó por el Estrecho, que un siglo después se llamó Lemaire, haya cruzado realmente por el canal hoy denominado Beagle, y que la nave ya vencida hubiese tomado puerto en la isla grande de Tierra del Fuego. Lo cierto es que este buque llegó donde jamás había llegado otro, salvo que la carabela "San Lesmes" de la escuadrilla de Loaysa en 1526, hubiese descubierto en realidad el Cabo de Hornos.

De haber Alvarado avanzado un poco más hacia el Mar del Sur, habría consumado en 1540 descubrimientos que en 1616 inmortalizaron a Schouten y Lemaire. Desafortunadamente este capitán se quedó seis meses en el puerto de las Zorras y de ahí partió en noviembre para regresar a España. Sólo volvió la nave de Alvarado y ello es lo único serio y

oficial que ha quedado de toda la expedición del Obispo de Plasencia.



El buque de Alonso de Camargo, deudo de Francisco y por lo tanto del Obispo, logró pasar el Estrecho, entrar en el Pacífico y después de tocar las costas de Arauco y recalar en Valparaíso, arribó finalmente a la costa del Perú. Entró en el puerto de Quilca, provincia de Arequipa, donde fue necesario vender la nave y todo lo que tenía a bordo. La capitana quedó náufraga en el Estrecho y su gente desamparada en la costa. De la cuarta nave no se supo más.

Alonso de Camargo tuvo una suerte trágica en el Perú. Tomó parte en los movimientos políticos decidiéndose por la facción contraria a Gonzalo Pizarro. Derrotado en el combate de Pocoma, fue hecho prisionero por el duro Capitán Francisco de Carvajal, al servicio de Pizarro, quien lo libró de las sangrientas ejecuciones recaídas en muchos de sus compañeros. Pero Camargo no se dio por vencido y vuelto a la libertad por Carvajal, conspiró para matarlo a puñaladas al salir de la iglesia. Descubierta la conspiración, un nuevo perdón era demasiado para el alma de Carvajal, y Camargo fue al cadalso.

Un mástil procedente de la nave de Camargo sirvió de asta de bandera por muchos años en la plaza de Lima, y con maderas de la misma se fabricaron nuevas puertas para el Palacio de los Virreyes.



En el Estrecho quedaban, entretanto, Francisco de la Rivera y los tripulantes de la nave capitana. Ni el buque de Camargo ni el de Alvarado que regresó a España, pudieron conducir a los náufragos a la costa occidental. En la Península se tuvo en aquel tiempo la firme convicción de que el General y Gobernador de la escuadra del Obispo, con 150 hombres a salvo, quedaban en el Estrecho con elementos para subsistir.

¿Qué fue del General y Comendador y qué de sus compañeros? Ellos sirvieron de base a la leyenda de los Césares o de

la ciudad encantada con que durante tres siglos se ha alimentado, tanto en Chile como en el Tucumán, Río de La Plata y hasta en el Perú, la imaginación de los espíritus soñadores, ávidos de lo extraordinario...

Don Pedro de Valdivia, antes de ir a España alrededor del año 1551, ordenó a Jerónimo de Alderete explorar la Patagonia ante la posibilidad de encontrar a los españoles abandonados en esa zona, procedentes de la armada del Obispo de Plasencia. Hubo muchas versiones en ese tiempo alrededor de la existencia de dicha colonia, que no es oportuno citarlas en estas líneas. Prestigiosos cronistas declararon que les constaba que don Francisco de la Rivera sobrevivió al naufragio y así por varios años sus descendientes vivieron esperando en vano la confirmación de tales suposiciones.

El Obispo de Plasencia, que había decidido esta grandiosa empresa, cuando apenas contaba con 36 años de edad, mostró ser un hombre de gran visión y cultura, al solicitar el permiso real para continuar a su costa los grandiosos proyectos de Magallanes, Loaysa y Alcazaba. No era extraño que el Obispo obtuviese cargos prominentes y derechos sobre nuevas conquistas, pues gozaba de una gran situación en la Corte. Había sido consagrado Obispo de Plasencia el año 1524, a los 18 años de edad, por renuncia de un Cardenal que era tío suyo. Murió relativamente joven, el 27 de abril de 1559, sólo meses después que Juan Ladrillero tomara posesión del Estrecho en nombre del Gobernador de Chile. Su paso por la Historia legó una dramática aunque fracasada expedición, en vías de la conquista de los mares y población de las tierras australes de la naciente Gobernación de Chile.

★

1544. El Almirante Pastene

A pesar de la mala impresión que había dejado en el Perú el regreso de don Diego de Almagro, el conquistador Pedro de Valdivia consiguió del banquero Francisco Martínez que financiara una nueva expedición a Chile. Se fletó en El Callao un barco de cierto marino sicilia-



Juan Bautista de Pastene

no, llamado "Juan Alberto" que se despachó a principios de 1543 con un valioso cargamento. El capitán del barco se llamaba Diego García Villalobos, y Martínez viajó con él.

Llegó esta expedición a Valparaíso en septiembre de aquel año, después de los seis meses habituales de navegación a lo largo de la costa, y tan a tiempo vino su ayuda, que los conquistadores la celebraron con un suntuoso Te-Deum. Martínez vendió sus mercaderías a precios muy elevados, según la opinión de esa época, y Pedro de Valdivia tuvo serias dificultades para arreglar sus cuentas con el banquero.

En pos de este primer negociante del Mar del Sur, vino otro del mismo nombre llamado Lucas Martínez de Vegazo, hacendado de Arequipa y amigo de Valdivia, quien equipó una nave que zarpó a Chile a mediados de 1543.

La tercera expedición que se recuerda no tuvo tan prósperos vientos. Averiada la nave que la conducía en las costas de Copiapó, terminó su aventura varán-

dose en un sitio de dudosa ubicación, en las cercanías de Valparaíso. Los pocos naufragos que ganaron la costa fueron bárbaramente asesinados por los indios. Los habitantes de Santiago tuvieron noticias de este desastre sólo cuando encontraron a los bárbaros vestidos con los despojos de sus víctimas.

Pero, entre aquellos vulgares mercaderes que recorrían la América, cupo la suerte que viniera a Chile en los comienzos de su ardua conquista, un capitán de elevado carácter, desinteresado y superior en sus miras, y al igual que Valdivia en su carrera, el hombre que más se necesitaba en la conquista de estas tierras. Tal fue el Almirante Juan Bautista Pastene, noble genovés de quien uno de sus nietos, el historiador Ovalle, dice que su alma valía la de un príncipe. Arrastrado por la fascinación de las riquezas del Perú, vino Pastene en calidad de marino hasta sus costas y allí fue un leal amigo del conquistador de Chile.

Llegó Pastene a Valparaíso en el mes de agosto de 1544, en un barco de su propiedad llamado el "San Pedro", tripulado por gente enganchada a sus expensas y con valiosos auxilios militares para Pedro de Valdivia. El Conquistador visitó a Pastene en Valparaíso para designarlo Capitán General en la Mar, el día 3 de septiembre de 1544, entregándole con gran pompa "el pendón de Castilla" que lo ungía además "Almirante de la Mar del Sur y del puerto de Valparaíso". Con este fin se construyeron habitaciones y galpones para el bodegaje de productos, estableciéndose así una línea de comunicación con el Perú, en forma regular.

Juan Bautista Pastene fue el primer Almirante y la suprema autoridad naval en Chile con nombramiento que emanaba de una Cédula Real. A la vez fue progenitor de una larga y distinguida descendencia en la sociedad chilena.

Ese mismo día, Valdivia lo comisionó para que en compañía de Jerónimo de Alderete y del escribano mayor Juan de Cárdenas explorasen las costas y puertos desde Valparaíso hacia el sur, con encargo de tomar posesión del territorio descubierto en nombre del rey de España y en el suyo propio.

Al día siguiente, Pastene largaba el velamen de su barco con rumbo al sur. Llevando en convoy al "Santiaguillo" de Diego de Almagro.

Como marino experto y ya conocedor del Pacífico, navegó desde su salida del puerto "por la vuelta afuera", aprovechando los vientos de primavera y gobernando sólo con el timón y la vela que en aquella época se denominaba el "papa-higo de trinquete". El "San Pedro" hizo rumbo al sur durante una semana, hasta que al amanecer del octavo día Pastene supo que se encontraba en el grado 41 de latitud sur, que había sobrepasado las 200 leguas asignadas por el rey a la gobernación de Nueva Extremadura, límite de los dominios de Pedro de Valdivia.

Puso proa a la costa y en breve divisó una bahía que denominó San Pedro. Desde allí regresó al norte, por mares que nadie antes cruzara, y deteniéndose en las caletas y boca de los ríos, les iba dan-



Pedro de Valdivia

do diferentes nombres. La feliz excursión de Pastene había durado un mes escaso, prueba evidente de sus conocimientos y pericia de buen navegante (del 4 al 30 de septiembre de 1544). (*).

Como se dijo, Pastene llegó hasta la bahía de San Pedro y, al regreso, su más importante descubrimiento fue el del pueblo de Aynil, en la desembocadura del río Aynileno, que bautizó con el nombre de Valdivia (**).

Pastene se convirtió en el piloto más célebre de esos viajes entre Valparaíso y El Callao, y extendió además el reconocimiento de nuestra costa hasta Llanquihue, por orden de Valdivia. Esta exploración la efectuó zarpando desde Valparaíso en el transcurso de un año (1544-1545) hasta su regreso. Esta travesía la realizó con alguna prolijidad, pues desembarcó en varias bahías y bocas de ríos (***) .



El 4 de septiembre de 1545 Juan Bautista Pastene, desde el puerto de Coquimbo, se hacía a la mar en viaje de regreso al Perú al mando de su nave "San Pedro", en busca de nuevos recursos para la colonia.

A los dos años y tres meses de su partida, en diciembre de 1547, Pastene regresó a Valparaíso, donde fue visitado nuevamente por Valdivia en su tercer viaje a dicho puerto. Allí se impuso Valdivia de los desastrosos sucesos que habían ocurrido en el Perú, entre los cuales figuraba el ahorcamiento por Carvajal del Capitán Juan Saavedra, fundador del puerto de Valparaíso.

Valdivia escapó secretamente al Perú a bordo del "San Pedro" con el fin de aclarar la política de la gobernación a su cargo. Su ausencia de Chile duró un año y medio (desde diciembre de 1547 a junio de 1549).

(*) Historia de Valparaíso.— B. Vicuña Mackenna.

(**) Resumen Historia de Chile.— F.A. Encina.

(***) Estudio de la Historia de Chile.—Luis Galdames.

Regresó con plenos poderes y múltiples elementos para continuar la conquista. Viajaba nuevamente con el Almirante Pastene, su fiel amigo y brazo derecho en sus más importantes decisiones.

Algún tiempo después, Pastene se radicaba en la ciudad de Santiago, donde ocupó puestos honoríficos y de confianza que supo desempeñar cual un cumplido caballero. En las actas del Cabildo de Santiago del 18 de enero de 1548, aparece Pastene firmando como regidor y reelegido como tal en 1551, 1553, 1555 y 1557. La última acta firmada por Pastene es del 14 de julio de 1557, constituyéndose así en uno de los primeros colonos de Chile.

Dejó una larga descendencia en el país, y al parecer, falleció en Santiago poco antes de que el Gobernador don García Hurtado de Mendoza dejara Chile alrededor de 1560.



1553. Francisco de Ulloa

Valdivia nunca abandonó la idea de conquistar y poblar los territorios de su extensa Gobernación, hasta el Estrecho de Magallanes por el sur y hasta el Atlántico por el oriente. Nueve años más tarde de la comisión de Pastene, en septiembre de 1553, enviaba una segunda expedición marítima al Estrecho a cargo del Capitán Francisco de Ulloa. Es interesante mencionar que fue este piloto el iniciador de la navegación austral por los mares chilenos. Sin mayores antecedentes geográficos se lanzó con sus naves con rumbo al Estrecho, cuyas aguas alcanzó al cabo de 25 días de navegación. Era su propósito llegar al Atlántico por la desembocadura oriental. Los historiadores dicen que: "un hombre de los elevados pensamientos de Pedro de Valdivia, pareciéndole que la fortuna le era favorable, mandó que se aderezasen las naves con mucho bastimento y doblados los marineros; y rogó a Ulloa, que había sido su capitán, los llevase a su cargo, y le descubriese el Estrecho de Magallanes para tratarse por aquel camino con España y no por el Perú" . . .

La expedición hizo sus preparativos en el puerto de Valdivia y pudo darse a

la vela a fines de octubre de 1553. Acompañaban a Ulloa, Francisco Cortés de Ojea, como primer piloto, cosmógrafo y marino de nota, y el portugués Sebastián Hernández, que ya había navegado por el Estrecho, en el reconocimiento de Alfonso de Camargo (1540).

El 8 de noviembre los barcos se encontraban a entradas del golfo que limita por el norte el archipiélago de Chiloé, que Ulloa denominó de los "Coronados", en honor a los cuatro santos mártires que la Iglesia recuerda en esa fecha. Tres días después apareció la isla de Huafo, que por un motivo análogo fue llamada entonces de San Martín. Desde allí las naves, afrontando malos tiempos y otras calamidades, cruzaron por el archipiélago de Chonos, península de Taitao, cabo Tres Montes, hasta desembarcar finalmente en puerto San Andrés, donde los indios los obligaron a retirarse.

Reanudada la navegación pasaron por las islas Guayanecos, al sur del golfo de Penas. Gran admiración les causó ver a los pobladores con pequeñas fogatas dentro de sus canoas.

Las lluvias y las tormentas se sucedían unas tras otras, imposibilitando a los navegantes situarse por observaciones astronómicas, pues no veían el sol ni las estrellas. Continuaron su navegación por un estrecho que denominaron Los Inocentes y fondearon en un puerto no identificado. El viaje siguió por la parte oriental de la isla de la Campana, la isla Hannover, alcanzando hasta el grado 51 de latitud sur.

En un informe del Cabildo de la ciudad de Valdivia, en enero de 1554, se dice sobre la expedición de Ulloa lo que sigue: "En obra de 25 días, entró Ulloa en un navío de ellos en el Estrecho y avanzó cuarenta leguas y habiendo tanteado y visto los puertos de la costa, dicen haber muchos y muy buenos para la seguridad de la navegación. Se volvieron a esta ciudad y dan certinidad que la navegación desde aquí se hará en ocho días a lo más largo".

La escasez de víveres, el temor de verse detenidos allí, durante el riguroso invierno austral y, tal vez, las condiciones deplorables de los barcos, determinaron a Ulloa a emprender el regreso, sin ha-

ber alcanzado a divisar el Océano Atlántico. Como soplaban vientos de una violencia extraordinaria, la expedición recuperó en pocos días aquella ruta que tan larga y penosa pareciera a la tripulación en el viaje de ida.

Los expedicionarios llegaron al puerto de partida a principios de 1554 en momentos muy difíciles para la colonia, como fueron los que siguieron al desastre de Tucapel y muerte del Gobernador don Pedro de Valdivia.

Había así cumplido Ulloa en gran parte con su cometido. Hizo importantes descubrimientos geográficos de la región y demostró que el Estrecho podía navegarse también en sentido opuesto al que había seguido en 1520 su descubridor, Hernando de Magallanes. La corriente poderosa que se suponía desde el Atlántico al Pacífico, en verdad, no existía. De este modo era posible una comunicación directa por mar del Perú y Chile con España.

Por Real Cédula de 29 de mayo de 1555, la Gobernación de Chile se extendió hasta el Estrecho de Magallanes, y por otra de la misma fecha, cuya materialización correspondió a Jerónimo de Alderete, se amplió a las tierras que siguen al sur del Estrecho, ordenándosele al mismo tiempo tomar posesión de las tierras que ambas Cédulas abarcaban.

La muerte de Alderete, durante su viaje a Chile a comienzos de 1556, determinó al Virrey del Perú a designar Gobernador de Chile a su hijo, García Hurtado de Mendoza.



1557. Juan Ladrillero

Sexta Expedición al Estrecho

Ocurrida la muerte de don Pedro de Valdivia, Francisco de Villagra esperaba que su soberano lo confirmara en el cargo de Gobernador de Chile; pero el Virrey del Perú, como se dijo antes, nombró a un hijo suyo para ocuparlo. Era éste don García Hurtado de Mendoza, joven de 22 años, cuya familia pertenecía a la más elevada sociedad española. Su padre era don Andrés Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete.

En abril de 1557 llegó don García al puerto de Coquimbo y se recibió del cargo de Gobernador, que desempeñara hasta su regreso al Perú en 1561, después de la muerte de su padre. En su expedición venía con el rango de Capitán, don Alonso de Ercilla y Zúñiga, el insigne autor de "La Araucana".

Convencido de la necesidad de poner término a la guerra araucana, don García Hurtado de Mendoza se embarcó con rumbo al sur, donde hubo de afrontar una dura lucha con los indígenas mandados ahora por Caupolicán. Después de horribles matanzas originadas por las armas de fuego, los indios se retiraron, cayendo prisionero en la batalla de Cañete el gran Caupolicán, para ser luego cruelmente ejecutado (1558).

Después de esta victoria, don García comenzó a recibir los refuerzos que había pedido a Santiago. Con estos refuerzos se preparó activamente para tomar posesión de todo el territorio de Chile, pocos días después del 1º de noviembre de 1557.



En cumplimiento del mandato de las Reales Cédulas, citadas anteriormente, García Hurtado de Mendoza hizo aparecer dos buques pequeños, el "San Luis" y el "San Sebastián" y confió la misión de explorar el Estrecho al Capitán Juan Ladrillero, quien llevó como segundo jefe a un marino llamado Francisco Cortés de Ojea, conocedor de aquellas regiones por haber acompañado anteriormente a Ulloa (1553).

Ladrillero era hombre de experiencia y sagacidad en todos los asuntos de mar; por esta razón el Virrey ordenó a su hijo llevarlo con él a Chile, "para que se diese traza de explorar el Estrecho de Magallanes conforme a la orden de Su Majestad, como el Capitán Valdivia lo había tentado, no saliendo con su pretensión por haberlo arrebatado la muerte en ese tiempo".

Ladrillero era natural de la villa de Moguer en la provincia de Huelva de España. Contaba a la fecha con más de sesenta años y con las credenciales de ser un gran navegante y astrónomo. Embarcado desde su niñez en los viajes a las

Indias y en exploraciones difíciles, estaba dotado de una gran pericia náutica. Cuando el Marqués de Cañete y Virrey del Perú, don Andrés Hurtado de Mendoza, lo llamó desde su retiro para que viajara con su hijo a Chile, junto con Hernando Lamero, eran considerados como los mejores marinos del reino de Chile y del Perú.

El jefe de la expedición era al mismo tiempo Capitán del "San Luis" y llevaba como piloto a Hernán Gallego. La otra nave, el "San Sebastián", estaba al mando de Cortés de Ojea, y tenía como piloto a Pedro Gallego.

La expedición zarpó de Valdivia el 17 de noviembre de 1557, dirigiéndose hacia el sur en fácil navegación. Avistaron los archipiélagos de Chiloé y de Guaitecas, un tanto alejados de la costa; pero a los ocho días de navegación los sorprendió un fuerte temporal en el Golfo de Penas, al sur de la península de Taitao. Esta contrariedad los obligó a internarse por el canal llamado Fallos, y a tomar posteriormente fondeadero en una caleta de la isla Campana, que denominaron Nuestra Señora del Valle.

El 8 de diciembre lograron salir a alta mar, con regular viento del N.W., que refrescó al día siguiente. Esa tarde, según relación del propio Ladrillero, "nos cargó tanto el tiempo, que nos hizo quedar con sólo los papahigos de los trinquetes". Las dos naves que hasta entonces se habían mantenido juntas, se perdieron de vista, continuando separadas a merced del tormentoso tiempo de esa región. (Sus tonelajes eran de unas 50 toneladas cada buque).

La "San Sebastián", al mando de Cortés de Ojea, a pesar de no tener noticia alguna de su jefe, siguió avanzando al sur. Sus padecimientos y los peligros en que estuvo fueron innumerables. En medio de un laberinto de islas y canales, se vio muchas veces completamente perdido. Finalmente la "San Sebastián, en un estado inservible, fue arrojada contra una isla que se supone al oeste de la isla Wellington. Allí permanecieron los naufragos siete terribles meses, teniendo que soportar las penalidades de los largos y crudos inviernos de aquellas regiones. Gracias a un tosco lanchón que trabajosamente habían logrado construir, a



García Hurtado de Mendoza

vela y remos, venciendo temporales y vientos contrarios, consiguieron llegar al archipiélago de Chiloé, y con ayuda de las provisiones allí recogidas, pudieron arribar a Valdivia el 1º de octubre de 1558. Su viaje había durado doce meses...

La noticia comunicada por Cortés de Ojea sobre el extravío de Ladrillero, hizo pensar en la pérdida definitiva de aquel marino y de sus compañeros.

Pero en el intertanto Ladrillero realizaba con gran pericia una importante exploración, que habría de significar un inmenso progreso en el campo de los conocimientos hidrográficos. Navegó en toda su extensión el canal Fallos y saliendo al océano, recorrió las costas occidentales del archipiélago de Madre de Dios. Exploró el canal Concepción que se halla al sur de esas islas y haciendo rumbo hacia el norte, navegó todo el canal de Messier. Entre el continente y la isla de Wellington recorrió el golfo de Penas y llegó a la extremidad boreal de la isla Campana, desde donde había iniciado el reconocimiento de esa región.

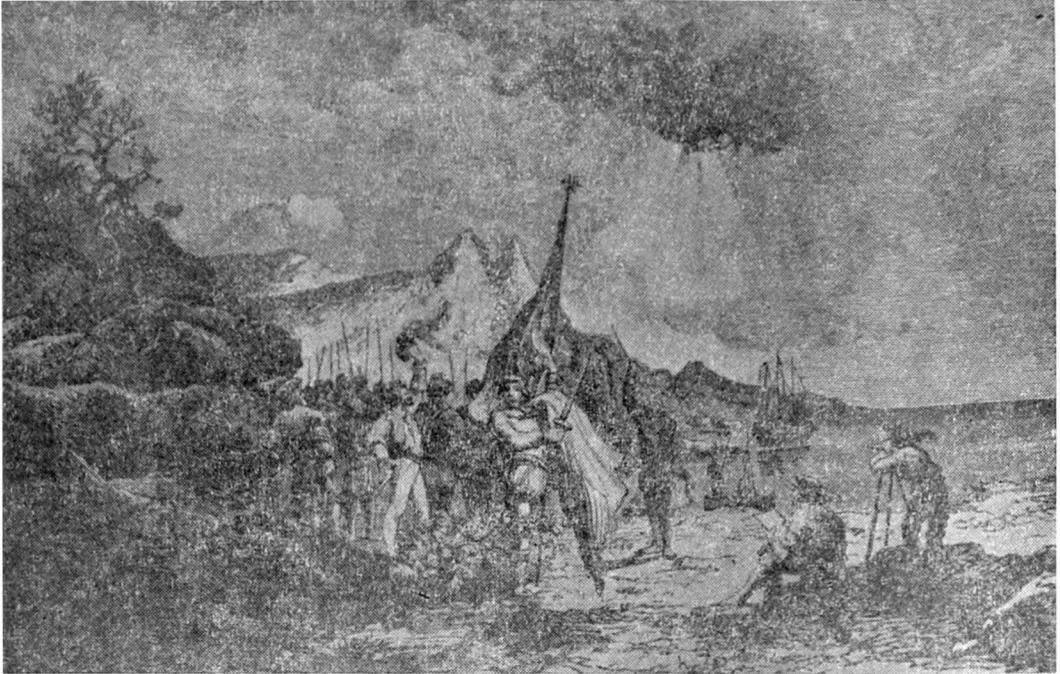
En diciembre de 1557 se hizo de nuevo a la vela hacia el sur en demanda de la boca del Estrecho. Se supone que esta enorme vuelta obedeció al deseo de encontrar al "San Sebastián". En esta ocasión llegó Ladrillero a la costa meridional de la isla Hannover, penetró en el canal Nelson y con el tino de un experimentado hidrógrafo, exploró aquellos complicados canales que llevan hoy los nombres de: San Esteban, Sarmiento, Collingwood, de la Obstrucción y bahía Desengaño.

Después de abandonar los canales, navegó hacia el sur, frente al archipiélago Reina Adelaida y se acercó a la costa de la isla denominada Desolación. Después de errar de isla en isla y de canal en canal, Ladrillero penetró resueltamente en el Estrecho de Magallanes, tras innumerables contratiempos que pusieron a prueba su acerado temple de gran Capitán.

Después de efectuar el reconocimiento de la primera parte del Estrecho y de explorar sus costas, largó el ancla en un puerto que denominó Nuestra Señora de los Remedios. Permaneció allí por espacio de cuatro meses, posiblemente en espera de tiempos favorables para continuar la navegación y reparar las averías de su dura prueba. Siguió reconociendo el Estrecho con el mayor esmero, pasó la Segunda Angostura y luego la Primera, alcanzando a divisar el Atlántico sin que la proa del "San Luis" llegara a cortar sus aguas a causa de los furiosos temporales que reinaban en esa época del año en dicha zona.

La toma de posesión del Estrecho de Magallanes tuvo lugar en una punta de tierra que se levanta por el oriente. A esa punta así como la bahía que se extiende hacia el occidente los denominó Cabo y Bahía de la Posesión, en una solemne ceremonia que se llevó a cabo el 9 de agosto de 1558, cuya acta levantada por el escribano de la expedición reza como sigue:

"Yo Luis Mora, escribano de esta Armada Real del Estrecho de Magallanes, doy fe y verdadero testimonio a todos los señores que la presente vieren como en nueve días del mes de agosto de mil quinientos é cincuenta y ocho años, el Capitán Juan Ladrillero, General de dicha Armada, estando surtos en esta Puna-



Juan Ladrillero toma posesión del Estrecho.

ta de la Posesión, el dicho General saltó en tierra y echó mano a su espada é cortó unas ramas é dijo que tomaba posesión en aquella tierra a vista del Mar del Norte, en nombre de su Majestad y de su Excelencia é de su muy caro é muy amado hijo, don García Hurtado de Mendoza, Gobernador y Capitán General por su Majestad en las Provincias de Chile, sin contradicción alguna; y este dicho día, el dicho General juntamente con su piloto Hernán Gallego tomaron la altura en cincuenta y dos grados y medio larguillos, y el dicho General tomó juramento al dicho piloto el cual declaró haber tomado la altura como dicho es, a todo lo cual fueron presentes Francisco de Brihuega y Melchor Cortez y Pedro Cantero é de pedimento de dicho General y por que conste la verdad doy la presente que es fecha en esta Punta de la Posesión a nueve días del mes de agosto de mil quinientos é cincuenta y ocho años; y por ende fize aquí este mío signo seguro que es a tal en testimonio de verdad. Luis Mora, escribano de la Armada de Su Majestad".

Ladrillero había permanecido en el Estrecho desde fines de marzo hasta mediados de agosto de 1558 y reconoció todos los contornos e inflexiones de su costa. Cumplida esta parte de su misión emprendió su viaje de regreso, en el que hizo nuevas observaciones hidrográficas. Había empleado en cruzar el Estrecho algo más de tres meses navegando las 320 millas de distancia que hay entre una y otra boca. Cordes necesitó más adelante 150 días; Van Noort, 99; Strong, 100; Beauchesnes Gouin, 211; Clipperton, 80; Carteret, 115; y Wallis, 219 días. Otros navegantes fueron más afortunados, empleando un tiempo relativamente corto, como Loaysa, 54 días; Cavendish, 49; Hawkins, 38; Spilberg, 33 y Bouganville, 51 días.

Explorados los canales, consumidos los víveres y ya exhausta la tripulación, salió al océano renovándose las calamidades anteriores. Perecieron muchos de los tripulantes, algunos se rebelaron y otros, después de muy duros trabajos y diversas tentativas para tomar puerto,

lograron arribar a la bahía de Concepción a mediados del año 1559.

La gloria de este hábil y atrevido explorador, que durante siglos permaneció bajo el polvo de los archivos, ha podido ser apreciada en nuestros días por la publicación de su magnífica hazaña hecha por el historiador chileno Miguel Luis Amunátegui en su obra: "La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina", publicada el año 1879.

Ladrillero recorrió el Estrecho hasta la Primera Angostura de su boca oriental. Lo navegó en toda su extensión y en ambas direcciones. Muchos de sus tripulantes perecieron por servir a su Patria y a su Rey, en una de las más arduas em-

presas que registran los anales marítimos de las Indias.

De esta manera, el 9 de agosto de 1558, a corta distancia de su boca oriental y con las solemnidades usadas en aquella época, Ladrillero tomaba posesión del Estrecho de Magallanes y de sus tierras inmediatas, en nombre del Rey de España, del Virrey del Perú y del Gobernador de Chile.

Dioles el nombre de la Posesión a la bahía y al Cabo que estaban adyacentes a la tierra donde ejecutaba aquel acto de soberanía, que habría de quedar como solemne y permanente certificación de que ese estrecho y aquellas regiones formaban parte integrante de la Gobernación de Chile.

