

NAVEGANTES Y CORSARIOS

POR LOS

MARES CHILENOS

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

III PARTE

(De Juan Fernández a Hawkins)

1574. Juan Fernández

Al iniciarse la conquista de Chile, Don Pedro de Valdivia dio al puerto de Penco una especial preferencia para que sirviera de base de operaciones en la Guerra de Arauco. Pero, para los navegantes que venían del Perú, era siempre Valparaíso el puerto más conveniente por el tiempo que empleaban hasta entonces en la travesía sin alejarse de la costa, aprovechando las brisas periódicas de mar y tierra. La corriente del Sur les permitía viajar a El Callao en sólo 20 ó 30 días, contra los 3 meses que, aproximadamente, ocupaban en su derrota hacia el Sur. La corriente —hoy de Humboldt— era conocida hasta por los indígenas; pero no en su actual anchura, de

modo que en esos tiempos los navegantes no se aventuraban a perder de vista la costa.

Es en aquella época cuando el notable navegante español Juan Fernández, de larga práctica y gran experiencia marinera, comprendió que la persistencia de los vientos del Sur y Suroeste le permitiría alejarse considerablemente de la costa. Esta idea la llevó a cabo el insigne navegante y en una de estas navegaciones descubrió las famosas islas que han llevado su nombre por largos años. Sin temor a las incursiones tan profundas en el océano, su audacia fue coronada por el acortamiento del viaje de ida y regreso a El Callao, confirmándose así su pericia en el ramo de la navegación.

Juan Fernández, de cuyos primeros viajes a América no se conoce mucho,

debió venir a Chile en sus mocedades junto con los expedicionarios de Diego de Almagro; de modo que era ya un hombre entrado en años cuando, en 1574, avistó las románticas islas que inspiraron, años más tarde, a Daniel Defoe su famosa novela "Robinson Crusoe", conocida mundialmente y muy recordada hoy día, en que turistas de todo el mundo llegan hasta sus hermosas playas.

Según otros historiadores, el Capitán Juan Fernández habría llegado por primera vez a Chile en el año 1551, más o menos a los 30 años de edad, en la expedición del primer Almirante Juan Bautista Pastene. Mientras estuvo en el país, se dedicó a la colonización, con ayuda de los indios, de poblados aptos para el ganado cabrío y, además, al cultivo de hortalizas; trabajos éstos que no le reportaban beneficio personal alguno. También pasó algunos años en la isla de Más Afuera, dedicado a similares actividades.

Pasó los últimos días de su vida en Rauten, en el valle de Quillota, donde se supone que murió, ya en la ancianidad, en el año 1599.

★ ★ ★

El resumen de la vida de tan insigne navegante deja un saldo sumamente positivo en experiencias y descubrimientos. Este esforzado marino español nació en el Puerto de Palos, famoso lugar desde el cual saliera Cristóbal Colón en vías del descubrimiento de América. Una vieja poesía dice sobre él:

"Piloto siempre fue y siempre vino a serlo en estos mares cuando inciertos los hombres navegaban por los puertos"

Como antes lo dijimos, su principal hazaña fue el descubrimiento de las islas de Juan Fernández, el 22 de marzo de 1574, día de Santa Cecilia, por cuyo motivo llevaron este nombre por cerca de medio siglo, hasta que la posteridad les bautizó con el nombre de su descubridor.

Según Benjamín Vicuña Mackenna en su "Historia de Valparaíso", refiriéndose a Juan Fernández, narra que en la expedición de Pizarro, en 1531, fue el primer navegante que cruzara el ecuador terrestre y alcanzara hasta el grado 13



Sir Francis Drake (1540 - 1596)

de latitud Sur, por el Océano Pacífico. Más tarde, en la expedición de Alvarado, en 1544, lo menciona al mando de dos buques comisionados para explorar la costa al Sur del Perú. Recuerda también que este experto piloto habría logrado conocer, como ninguno, el régimen de vientos y corrientes de la costa. Como piloto mayor de la nombrada expedición de Alvarado, tuvo también la misión de conquistar para España las tierras que descubriera al Sur de la concesión de Pizarro.

★ ★ ★

(1578-1579)

Sir Francis Drake

Sir Francis Drake, que dio a su patria espléndidas victorias navales, desbaratando entre ellas a la Invencible Armada, era como Nelson, hijo de un sacerdote, y había nacido en 1540, en el valle del Medway. Cuando tenía sólo 27 años era ya uno de los más audaces ca-

pitanes, que de su cuenta atacaron, sin fruto pero con prodigios de valor, los baluartes de San Juan de Ulúa, acaudillados por el bravo y temerario Juan Hawkins.

Tenía altos protectores en la Corte de Inglaterra y en especial, de la reina Isabel. Deseoso de vengar aquel desastre y después de acreditar su valor en otras empresas atrevidas, obtuvo de la Corte los elementos para equipar una flotilla, con la cual, siguiendo la ruta de Magallanes, pensaba el atrevido corsario poner a rescate los más ricos imperios de la cristiandad.

Mandaba Drake el "Pelican", llamado después por él "Golden Hind", (Cierva de oro) en honor de uno de sus nobles armadores, y era una carabela de sólo 100 toneladas. Los otros buques de su flotilla, aún menores en tamaño, se llamaban: "Elisabeth", de 80 tns., capitán Juan Winter; el "Swan" de 50 tns., capitán Juan Chester; el "Marigold" de 30 toneladas, capitán Juan Thomas y el "Cristopher", barquichuelo de 15 tns., cuyo piloto se llamaba Tomás Moore.

La primera manifestación ostensible de tácita protesta contra España, la presenta Drake entrando en el Pacífico sin permiso del rey Felipe y con el beneplácito de Isabel. Inició esa incursión el 6 de septiembre de 1578. La aventurera escuadrilla había salido de Plymouth el 15 de noviembre del año anterior, armada y tripulada en el puerto de origen con buena artillería y 164 hombres de tripulación; acompañada con los votos de toda Inglaterra, que aunque en paz a la sazón con España, temía de esta última sus ansias de "ser dueña del oro y todo el sol del Universo".

Desde Mogador en el Africa pone rumbo al oeste hasta San Julián, puerto en el que, emulando a Magallanes, hace sus últimos preparativos para aventurarse en el Estrecho, después de haber hecho decapitar a su segundo el capitán Doughty. Recala sobre Cabo Vírgenes, el 21 de agosto de 1578 y lo recorre en 16 días, dándose tiempo todavía para hacer sondeos y reconocimientos y bautizar algunos lugares, entre otros, la isla "Elisabeth", nombre dado en homenaje a su soberana y que se conserva hasta hoy.

Al ganar el Pacífico su flotilla se dispersó, fustigada por huracanes indomables, que llevaron su propia nave, el "Pelican", hasta los 57° grados de latitud sur, la más extrema alcanzada hasta entonces por el hombre, y fondeó en una de las islas del grupo Diego Ramírez. Rehaciendo camino al norte avistó el extremo sur de la América meridional, el Cabo Horn, hecho que no fue bien estimado por los marinos del "Lesmes", quienes perdieron así la oportunidad de desvanecer el error que suponía al Estrecho dividiendo la parte ya conocida de América de otro continente que se prolongaba mucho más al sur. Drake se adelantó a precisar ese "acabamiento de la tierra", avistado también desde el "Lesmes", arrojado al sur por la tempestad. Quedaba así descubierto el "Paso de Drake".

El resto de la flotilla tuvo fin desastroso. Se perdió primero la "Marigold" en los duros mares del Atlántico del Sur; el "Swan" y el "Cristopher" desaparecieron misteriosamente al salir desde el Estrecho al Océano Pacífico y la más fuerte de las carabelas, la "Elisabeth", había virado y puesto proa a Inglaterra desde la boca occidental del Estrecho de Magallanes. Y así el capitán Winter, que mandaba a esta última, fue el primero de los navegantes que lo cruzó desde el Pacífico hacia el Atlántico. El segundo fue Pedro Sarmiento de Gamboa, cuando salió en persecución del mismo Drake. Winter tomó su derrota por el Atlántico y después de cruzar la Patagonia se varó cerca de Bahía, salvando el equipaje, con auxilio de marinos portugueses.

Después de muchas penalidades sufridas al recorrer la costa occidental de Patagonia, la nave capitana dejó las islas de Diego Ramírez para recalar en la isla Mocha el 29 de noviembre de 1578. Drake, que en su juventud había permanecido algún tiempo en España, al servicio de la Duquesa Fera, poseía perfectamente el castellano, lo que le permitió hacerse pasar como español, en cuya condición le proporcionaron los aborígenes agua, leña y víveres.

Averiado su buque, solo y alejado por las tormentas de sus demás compañeros, había llegado por fin, a un año exacto de su partida, a esta isla en busca de pro-

visiones, donde finalmente los indios lo atacaron a traición. Hirieron a Drake de un flechazo en la cara y le mataron a dos de sus tripulantes. El cirujano del ahora "Golden Hind", había sido uno de los muertos.

Una vez descansada su gente, continuó el capitán inglés su rumbo al norte, aventurando en la costa sin saber donde dirigirse, pues los españoles guardaban a este mar como un secreto de Estado y sus enemigos tenían noticias muy imperfectas de sus posesiones. Navegando sin rumbo fijo e ignorando quizás que existía en la costa un puerto llamado Valparaíso, pasó a su cuadra sin reconocerlo. Pero al enfrentar Quintero, tomó a

bordo a un "chango" que navegaba solitario en su balsa lobera. Este le informó que un poco al sur había una población de cristianos que cargaban un buque y se ofreció para guiarlos hasta ese lugar.

Así, un día de diciembre de 1578, se avistaba en Valparaíso, procedente del norte, una vela no esperada y desconocida.

Poco a poco llegó el "Golden Hind" a tomar fondeadero dentro del puerto. De este barco salió un bote armado con soldados de extraño uniforme, que abordaron a la única nave surta en el puerto, apoderándose de todo cuanto podía servirles. Quien ejecutaba este acto de piratería, era nada menos que el famoso



"Golden Hind"

Francis Drake, que en su nave capitana de la flotilla continuó en su aventura de dar la vuelta al mundo, apresando o destruyendo cuanto fuera de utilidad a España o a sus hijos, a quienes consideraba sus enemigos.

Drake no encontró en Valparaíso resistencia alguna y pudo reaprovisionarse y descansar con toda tranquilidad antes de proseguir viaje.

"Beauty and Booty" (Bellezas y Botín) buscaron en la bahía de Valparaíso los tripulantes de Drake. Pero en esas humildes playas no encontraron sino provisiones de boca, cierta cantidad de oro fino y una gran cruz de oro engastada con esmeraldas en la cual había un Cristo clavado del mismo metal. (Según narración de Burney).

La aparición de los corsarios en el Pacífico, como fue la expedición de Drake, causó una justificada alarma en toda la costa de América, evidenciándose la necesidad de atender a su defensa. El Gobernador de Chile alistó un barco en Valparaíso al mando del piloto y soldado Francisco de la Barrera. Embarcaron en él a un grupo de jóvenes santiaguinos y se dirigió al norte en persecución de Drake y a la espera de otros posibles barcos que suponían en la misma ruta. Pero esta primera nave de Chile, cuyo nombre no se conoce, sólo llegó hasta Coquimbo y como no obtuvieron noticias de las actividades de Drake, ni de otros buques, se dio por terminada la expedición.

★ ★ ★

Entretanto, volvamos a Drake cuando aquel día de diciembre de 1578 fondeara en Valparaíso.

Poco antes había recalado en dicho puerto un buque mercante de propiedad de Hernando Lamero. Esta nave traía una fuerte cantidad de oro en polvo con destino a El Callao. El corsario capturó rápidamente al buque, desembarcando luego para apropiarse de cuanto había en las bodegas de tierra, que los comerciantes habían abandonado al huir. Los hombres de Drake limpiaron hasta la iglesia antes de volver a bordo con cuantioso botín. Tal sería la explicación en detalle, de la sorpresa que diera sobre Valparaíso el más famoso de los filibus-

teros ingleses, antes de ser un célebre Almirante. De esta suerte los tripulantes del ex "Pelican", sin oposición alguna, se entregaron a festines en los que reinó enorme alegría. Con todo, aparte del vino, su botín fue muy escaso. Del oro que buscaban, se dice que sólo se halló una cantidad apreciada entre 25 y 70 mil pesos, procedente de Valdivia. Lo demás no guardaba relación con el lujo con que Drake se hacía servir en su nave capitana, donde, según las crónicas, contaba hasta con una pequeña banda de músicos...

De Valparaíso siguió a Coquimbo, pero los vecinos de La Serena, prevenidos por tierra, rechazaron su intento de desembarcar en ese lugar. Continuó entonces su viaje hasta Caldera, puerto en el que permaneció algunas semanas para carenar el buque. Siguió rumbo al norte y en Arica capturó de sorpresa la ciudad, donde encontró 56 barras de plata de veinte libras de peso cada una. Algún tiempo después desvalijó de sus cofres a doce buques mercantes anclados en El Callao. En Paita supo que en su rumbo navegaba el "Cacafo", al cual alcanzó frente al Cabo San Francisco. Capturó la nave y su tesoro, avaluado en más de 900 mil libras. Este galeón llevaba los quintos reales que consistían en 26 toneladas de plata y cerca de un quintal de oro. Para suerte de Drake, en El Callao no había ninguna nave artillada, pues las que contaban con armamento habían salido con destino a Panamá, con dinero para traer mercaderías. El asalto del "Cacafo" tuvo lugar frente a las costas del Ecuador.

Avanza al norte y frente al grupo Las Perlas apresa al "San Antón", al que abandona una vez que se apodera de sus valores. Eludiendo a Panamá, sigue al norte y entra en Aguatulco para saquear e incendiar el pueblo.

Drake siguió hasta más al norte del cabo Mendocino con la intención de volver al Atlántico por el norte de América, aún cuando todavía no hubiesen sido descubiertos los estrechos de Aníán ni Bering. A los 43° de latitud norte, decide regresar al sur por el intenso frío de la región y descubre la hermosa bahía de San Francisco que bautizó con su propio apellido: Drake. Dio también al país, del que tomó posesión, el nombre de Nueva Albión.

Frustrado el intento de Drake de volver al Atlántico por el norte, asoló las costas occidentales de México, para vengar así antiguos agravios en el mar, y al final, como Magallanes y una de las naves de Loaysa, pone rumbo a la China, desde San Francisco.

El 23 de julio de 1580 se hacía a la mar. Hizo escala en el grupo Ladrões para llegar a las Molucas, donde fue muy bien recibido por el rey Ternate, con quien suscribió un tratado de comercio.

De ahí pasó a las Célebes, dirigiéndose finalmente por el Cabo de Buena Esperanza hacia Plymouth, puerto en el cual fondeó después de tres años de viaje, el día 3 de noviembre de 1580.

Este viaje, muy útil y trascendental, produjo a Drake y a sus asociados en Londres una utilidad líquida de £ 47 por cada £ invertida, lo que compensó todos los sinsabores y peligros.

Contestando la reina Isabel a la reclamación interpuesta por España con motivo de estas hostilidades en estado de paz, dijo: "Puesto que los españoles se arrogan el derecho de dominar en todo

el Nuevo Mundo con exclusión de las demás naciones de Europa, prohibiéndoles que lleven a aquellos países sus buques, ni aún para hacer el comercio legítimo, es muy natural que ellos busquen el medio de proporcionárselo, aún cuando sea por medios violentos".

Aparte del precedente político sentado con el éxito de Drake en este viaje de circunnavegación, el tercero que se realizaba, tuvo como consecuencia directa, y por resolución del virrey F. Toledo, que el 11 de octubre de 1579, Pedro Sarmiento de Gamboa iniciara su expedición en pos de Drake.

★ ★ ★

Los ingleses celebraron el regreso de Drake con el entusiasmo de una efemérides nacional. Su buque fue puesto al abrigo de un río en Deptford, como una reliquia, y allí la orgullosa reina Isabel encaminóse a visitarlo, armándole Caballero con su propia espada.

Drake, en su fisonomía tan ruda como expresiva, estaba lejos de representar el



Sir Francis Drake, recibiendo la espada de don Pedro de Valdés, Comandante del buque insignia de la Escuadra de Andalucía, al rendirse la Invencible Armada de Felipe II (Julio - 1588).

tipo de pirata y en verdad más adelante llegaría a ser un gran marino. Desatada la guerra con España, a la que él con sus depredaciones diera impulso, en 1578, a las órdenes del Almirante Howard, llevó frente a Cádiz cien naves con las cuales despedazó, conjuntamente con los fuertes vientos, a la Invencible Armada que Felipe II lanzara contra su patria y por último, arrastrado por su caprichosa suerte, vino a morir en la plenitud de su edad, triste y despedido, en uno de aquellos puertos de la América que cerca de treinta años antes había caído bajo el peso de su espada. Falleció así en Portobelo, en la zona de Panamá, a consecuencias de una fiebre tropical, el 28 de febrero de 1595.

En la Historia, Drake fue además el primero de los grandes navegantes que al mando de una nave circundó el globo terrestre y el primero de los ingleses que realizara esta hazaña. Se recuerda que Magallanes falleció antes de completar sus gigantescos propósitos.

Su vida entera fue una sucesión de extraordinarias aventuras en el mar, llegando a merecer el título de Caballero de las propias manos de la reina Isabel, que lo distinguió de esta manera como uno de los marinos más capaces de su reinado.



1579-1582. Sarmiento de Gamboa

Los detalles de la hazaña de Ladrillero no fueron divulgados. El misterio cubrió la región magallánica, hasta que el año 1578 Francis Drake cruzara el Estrecho, a cuya salida fue arrastrado por una tormenta hasta la latitud 57 grados sur. Drake constató, como se dijo antes, que el continente americano tenía término y que allí se juntaban las aguas de los océanos Atlántico y Pacífico. Su afirmación en tal sentido, felizmente para España, no fue creída. Por esto tal vez, el conocimiento más completo de esta unión de océanos se atribuye a Shouten y Lemaire, dos navegantes holandeses que descubrieron en 1616 el Cabo de Hornos, que junto con la Tierra del Fuego, quedaba separado de la "Terra Australis". La primera se identificaba como una isla; la segunda como un lejano

y quimérico continente, actualmente conocido como la Antártida.

El Cabo de Hornos fue pues descubierto por Jacobo Lemaire y Cornelio Shouten, el 29 de enero de 1616, y llamado de Horn o de Hoorn, nombre del pueblo natal de Shouten, que los españoles castellanizaron más tarde por Hornos.

Las incursiones impunes de Drake confirmaron en el ánimo de Felipe II la necesidad de fortificar el Estrecho, sobre la base de los fantásticos relatos que se habían hecho acerca de la pretendida fertilidad de sus tierras vecinas.

El virrey del Perú en esos tiempos, don Francisco de Toledo, en vista del insulto que Drake le infiriera en El Callao con menosprecio a la bandera de paz que tremolaba en sus naves, dispuso que a la brevedad saliera hacia las costas australes una escuadrilla con la orden de atacar a Drake en el Estrecho, a su regreso. Escogió el virrey para esta empresa a un marino de Galicia llamado Pedro Sarmiento de Gamboa, que se hallaba entonces en El Callao, y quien fuera el perseguidor del "Pelican" de Drake sin darle alcance. Dos eran los buques designados para aquella misión, el "Nuestra Señora de la Esperanza", nave capitana y el "San Francisco". Mandaba este último con el título de Almirante, don Juan de Villalobos, y era piloto de la escuadrilla Hernando de Lamero, hombre de muchas historias...

La expedición de Sarmiento dio la vela en El Callao el 11 de octubre de 1579, y pese a los duros mares, el "gallego", llegó hasta la boca del Estrecho sin encontrar a Drake. Pero a semejanza de Ladrillero y de Cortés de Ojeda, veinte años atrás, se separó la nave de Villalobos debido a los vientos furiosos que la arrastraron hacia las regiones polares. Sarmiento, no obstante, logró cruzar el Estrecho y llegar con la "Esperanza" hasta el Atlántico, y posteriormente a España. Allí narró al rey sus experiencias, haciéndole saber la necesidad de poblar y fortificar el Estrecho de Magallanes para evitar la repetición de casos como el de Drake.

Convencido de tal necesidad, Felipe II despachó al mando de Sarmiento una flota de veintitrés velas, con unos tres

mil quinientos tripulantes entre colonos, marinos y soldados, especie de ensayo de la "invencible Armada" y que encontró suerte parecida. Otros historiadores, agregan que el 2 de noviembre de 1582, la escuadra de Sarmiento, formada por quince naves, zarpó desde Río de Janeiro con destino al Estrecho.

Sarmiento había fracasado en su primer intento y hubo de regresar con su gente desmoralizada; mas su increíble tesón lo llevó de nuevo a su empresa y después de sobreponerse a enormes dificultades logró desembarcar personal y pertrechos para fundar dos poblaciones: "Nombre de Jesús" al poniente de Cabo Virgenes y "Rey Felipe" o "Real Felipe" a 80 leguas de allí, siguiendo la orilla del mar, en las márgenes del río San Juan. Quedaban aisladas entre sí y carentes de toda clase de recursos.

El invierno sorprendió a aquellos pobres desamparados sin provisiones y lo que es peor, impidiéndoles las continuas nevadas e intenso frío, procurarse lo que ya constituía la base de su alimento: lapas, choros, pescados y lobos de mar. Cuando Sarmiento se disponía a visitar la otra desgraciada colonia, sobrevino un temporal que arrojó su nave sin anclas ni cables hacia el Atlántico.

La vida de este hombre de tanto coraje, iba a enriquecerse con nuevas y apasionantes aventuras. Logró llegar a Río de Janeiro para organizar el socorro a los abandonados. Calafateó y aprovisionó su barco para regresar personalmente al Estrecho. En la navegación una tempestad los estrelló contra la costa cerca de Bahía, salvándose Sarmiento milagrosamente. No cejó otra vez en su empeño y así logró equipar un nuevo barco, en el cual, después de salvarse de una violenta tempestad, tiene que hacer frente con arma blanca a la sublevación de sus marineros. El epílogo de este período extraordinario, fue su apresamiento por piratas ingleses que lo llevaron a Gran Bretaña.

Fue presentado a la reina por Sir Walter Raleigh, con quien sostuvo una conversación de "más de hora y media en latín", lo que le valió el obsequio de mil escudos y un salvoconducto para regresar a España.

En sus últimas comunicaciones Sarmiento le pide al rey que "acaben oportu-

tunamente las cuentas que afectan a su rescate, a los hugonotes que le tenían apresado en Bayona. . . "Suplico a V.M. por la sangre de Cristo, se acuerde de aquellos, sus leales vasallos, que para servir a V.M. quisieron quedar en región tan remota. . . confiados a la misericordia de Dios . . .".

Imposibilitado Sarmiento para seguir solicitando nuevos socorros de la Corona de España para sus 400 pobladores en el Estrecho, éstos perecieron de fatiga y de hambre. Su última suerte consta de la relación hecha por Tomé Hernández, único sobreviviente de la población "Nombre de Jesús" recogido al cabo de tres años por el marino inglés Cavendish y dejado en Valparaíso.

Fue en enero de 1587 cuando el corsario inglés Cavendish tocó las costas del Estrecho y divisó al pasar a la cuadra de aquellos campos desolados a un grupo de quince hombres moribundos que desde un peñón pedían auxilio. Eran las ruinas de "Nombre de Jesús". Uno de ellos, como dijimos, fue recogido quizás para aprovechar sus conocimientos de práctico en la navegación por los Mares del Sur. Los restantes quedaron abandonados, como últimas víctimas de los ilusos planes de Sarmiento de Gamboa (*).

Siguiendo su ruta al Oeste, Cavendish dio fondo a la vista de "Real Felipe", donde sólo quedaban en pie la iglesia y la horca. De ésta pendía aún el cadáver de un español. Dentro de las casas los muertos conservaban aún sus ropas. No había allí alma viviente, por lo que denominó a ese lugar Port Famine (Puerto del Hambre), un poco al Oeste de la colonia chilena que se fundara el año 1842.

Sarmiento, después de las expediciones de Alcazaba y Frai Francisco de la Rivera, fue el tercero y último gobernador comisionado para hacer fundaciones en las comarcas del Estrecho.

La Historia ha llamado a todos los hechos relacionados con esta expedición:

(*) Mayores detalles de la suerte de estos poblados, daremos más adelante al hablar de Cavendish.

"La prodigiosa aventura de Sarmiento de Gamboa".



1587. Cavendish

Las hazañas de Drake en las aguas del Pacífico y su espléndido botín produjeron en Inglaterra una extraordinaria impresión. Quedaba abierto el camino a la piratería en América para otros marinos igualmente audaces; el incentivo era tentador porque él había vuelto lleno de riquezas.

En efecto, aún no transcurrían ocho años, cuando un nuevo corsario de Inglaterra, Tomás Cavendish, organizaba una expedición al Estrecho de Magallanes. Era un caballero natural de Trimley, cortesano brillante y disipado, cuya fortuna y prestigio habían decaído notablemente. Pensando en recobrar su perdida situación y mediante el empleo de sus escasos recursos, el cortesano inglés reclutó un puñado de hombres, entre ellos, algunos que habían pertenecido a las huestes del "Pelican" y equipó tres pequeños barcos. Eran éstos el "Desire", de 140 tns.; el "Content", de 60 y el "Hugh Gallant". Embarcó en este último como capitán el mismo Cavendish, quien tenía bajo sus órdenes una tripulación de 123 aventureros, entre marineros y soldados.

El 21 de julio de 1586, cinco años después del regreso de Drake, se hizo a la mar desde el puerto de Plymouth. El 6 de enero del año siguiente, tras una navegación relativamente rápida, se encontraba en medio del Estrecho, frente a la población "Rey Felipe", que los españoles habían fundado para controlar su entrada, aislándolo del globo. Aquí le tocó presenciar el conmovedor espectáculo que ya hemos mencionado anteriormente al hablar de Sarmiento de Gamboa. 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 surcándolo para asaltar 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 la costa oriental de la actual

península de Brunswick, el denominado Rey Felipe. Las privaciones que los individuos de estas colonias tuvieron que afrontar exceden a toda ponderación. Separados completamente del resto del mundo, carecieron muy pronto de los víveres más indispensables para subsistir. De los 400 hombres que la formaban apenas si unos quince estaban vivos al llegar Cavendish a Nombre de Jesús, y éstos parecían más bien esqueletos que hombres. Quiso el corsario salvarles la vida, pero cuando los iba a tomar en su embarcación, sopló viento del Este que la alejó, llevando a sólo uno de ellos. Al anclar en Rey Felipe, no encontraron sino esqueletos y cadáveres. El hambre había producido sus estragos. Ya hemos visto anteriormente cómo los ingleses llamaron a este sitio, no sin razón, Puerto del Hambre.

Pocos días después, el "Hugh Gallant" penetraba en el Pacífico (febrero 24 de 1587) y algún tiempo después daba fondo en la isla Santa María, que fuera para los corsarios de Inglaterra y Holanda, en el siglo XVI, lo que Juan Fernández, para los bucaneros de todas las naciones en el siguiente.

No traía Cavendish, como su antecesor, un plan determinado, ni sabía por dónde empezar sus depredaciones...

Una idea fija traía sí el aventurero: la de hacerse dueño del galeón de Panamá, cargado con los tesoros del Perú o en su defecto, del galeón de Manila que llegaba anualmente a Acapulco desde las Filipinas con los ricos cargamentos de especierías, seda y algunos cofres de oro, propiedad de mercaderes o del rey.

Fuera pues que Cavendish desdeñase, por pobre, a Valparaíso, fuera que temiese una resistencia sin compensaciones, pasó a su vista sin detenerse y fue a echar anclas en la hermosa bahía que sigue al Norte, descubierta antes por Alonso de Quintero.

Dicen las crónicas que Cavendish omitió la recalada en Valparaíso por temor de que estuviera fortificado y como sus urgentes necesidades de agua y víveres eran superiores a la codicia del oro, resolvió fondear en Quintero, a la sazón deshabitado e indefenso. Mas, al conocerse en la capital su arribo, el Gobernador

Sotomayor tomó enérgicas medidas organizando un pequeño pero fuerte destacamento que envió a atacar a los desprevenidos invasores, sosteniendo con ellos un reñido combate y capturando a siete ingleses, los que fueron ahorcados en la plaza de Santiago ante delirante y jubilosa multitud. Fuera de las provisiones y agua que logró embarcar a cambio de la pérdida de hombres, Cavendish no logró ventaja alguna, retirándose hacia el norte.

Irritado por aquella celada, el 6 de abril de 1587 entregóse a una vida tan cruel como rapaz a lo largo del Pacífico.

Por fin el 4 de noviembre de 1587, capturó el galeón de Acapulco, llamado "Santa Ana", que llevaba en plata y oro un valor de 122.000 onzas. Y aunque su botín resultó bastante inferior al de Drake, entró un año más tarde (septiembre 9 de 1588) al puerto de Plymouth con sus arcas llenas, reemplazando el tosco lienzo de sus velas por finos damascos de color verde, sus marineros vestidos elegantemente y jactándose de haber quemado diecinueve buques y de no haber dejado piedra sobre piedra en todos los puertos del mar en que tocara.

Pero la justicia ante tales excesos no tardó en llegar y el cruel corsario del Pacífico, lleno de despecho, pereció en un segundo viaje que intentó con nueva gente (1591), antes de haber penetrado en los mares dominados por España.

En cuanto a Tomé Hernández, sólo se supo que, herido en Quintero, perdió una pierna y vivió pobre y olvidado. Seis años más tarde fue visto por otro capitán inglés en Valparaíso, sostenido por una muleta, viejo y andrajoso, como si llevara, dice aquél, "la carga de su traición sobre la frente".

Así como la Historia juzga a Drake cual un heroico pirata, a Cavendish lo considera un corsario vulgar.

No obstante, puede decirse que Cavendish fue el primer explorador científico del Estrecho, y el que dejó demostrada con notable perspicacia las principales nociones de la navegación en esos mares, tan temidos.

Cavendish acertó también de una manera extraordinaria el tiempo empleado por sus predecesores en el viaje al-

rededor del mundo. Magallanes, en efecto, más propiamente dicho, su piloto Sebastián de Elcano, había empleado tres años y un mes; Drake prolongó este período a cerca de cuatro años; mientras Cavendish sólo tardó dos años y dos meses.

★ ★ ★

1594. Hawkins

Después de Drake y Cavendish, le tocó ingresar al Pacífico a Ricardo Hawkins, quien había salido de Plymouth el 12 de junio de 1593 frente a una escuadrilla de cuatro naves, incluida una pinaza. Estaban bien armadas y con dotación bien escogida.

Hizo escala en Madera, Canarias, Bahía y otros puertos orientales de la América del Sur, capturando a su paso un navío portugués con el cual reemplaza a uno de los suyos que incendió por deficiente. A la altura del Estuario del Plata, otro de sus buques, al mando de Tharlton, desertó del convoy y regresó a Europa, según dicen, porque el Estrecho le inspiraba pavor...

Un "pampero" hizo zozobrar la pinaza y el otro buque, viéndose así Hawkins obligado a seguir con el único que le quedaba, "The Dainty" (La Linda) que fue necesario carenar. Continuando con el viaje, recaló en las Malvinas el 2 de febrero de 1594 y doce días después zarpaba rumbo al Estrecho. Se detuvo en uno de sus puertos por 38 días, empleados en dar descanso a la gente, reponer la aguada y proveerse de leña y algunos víveres. El 29 de marzo cruzaron el cabo Pilar entrando resueltamente al Pacífico.

Esta tercera empresa de los ingleses contra las posesiones españolas en el mar del Sur tuvo móviles más elevados que la codicia y fue también la más venturosa. Quien la acometió era un joven de gran corazón, hijo de aquel atrevido aventurero Sir Juan Hawkins, que junto con Drake, y antes de que éste viniera en su crucero al Pacífico, perdiera su fortuna delante del castillo de San Juan de Ulúa. Su hijo Ricardo proponíase ahora recuperar las riquezas perdidas y vengarle.

Como dijimos, el buque corsario se llamaba la "Dainty", que los españoles habían denominado "La Linda" porque tenía en su proa un mascarón con la figura de un negro con una corona de oro en la cabeza. La suegra de Hawkins, dama de Corte de la reina Isabel, opuesta como su hija a aquella peligrosa correría, la había bautizado "La Repentance," (Arrepentida) pero, sin que ello influyera para detener en sus planes al joven aventurero,

Seguió Hawkins hasta la isla Mocha, o sea, repetía el itinerario de sus dos antecesores. Después de dar descanso a su gente, puso la proa a El Callao, puerto que esperaba tomar por asalto; prueba evidente de que su ánimo era más bien pelear con honor que asaltar a pueblos indefensos en busca de botín. Sin embargo, al pasar frente a los cerros que dominan a Valparaíso, los aventureros que lo acompañaban le pidieron que los condujese a su bahía, donde pretendían encontrar buenas presas.

Accedió Hawkins de mal ánimo a aquella demanda y en una tarde de abril de 1594 entraba en el puerto, donde hizo fácil presa de tres naves que encontró desprevenidas. Al avistarle, sus tripulaciones habían huido hacia las playas.

Hallábase a la cabeza de la guarnición de Valparaíso, y como Segundo del Gobernador Sotomayor, un capitán que llevaba el más ilustre de los apellidos entre los conquistadores después de los Cortés y los Pizarro: era don Alonso de Alvarado. El capitán inglés no intentó un desembarco con su gente, y como no encontrara en los buques apresados sino objetos de escaso valor, entró en conversaciones de paz con la guarnición de tierra. Pasaban los días sin que se llegara a un acuerdo, por lo que Hawkins, receloso de una emboscada, quemó los buques españoles y prosiguió viaje hacia El Callao, después de una estada de ocho días. Su previsión no lo había engañado, pues Sotomayor, a escondidas, había preparado unas cuantas balsas para asaltar sorpresivamente a la nave de Hawkins. El corsario se despidió de Chile, sin embargo, de una manera mucho más afectuosa que la de su último invasor.

Entretanto, el virrey en El Callao había sido informado desde Coquimbo de todo lo acontecido en Chile. No obstan-

te lo modesto del material que entonces formaba la Armada de El Callao, lograron los españoles tripular dos naves, y con ella se pretendió batir la temeridad del corsario inglés. Desgraciadamente, en el primer encuentro, la flotilla regresó a puerto sin éxito.

Ante este primer fracaso, españoles y peruanos se irritaron con el corsario "he-reje" como le llamaban. Lo atacaron posteriormente en las aguas del Ecuador con tal denuedo, que ultimada casi su tripulación y cubierto el pundonoroso Hawkins de heridas recibidas cuerpo a cuerpo, rindió al fin su espada a los valientes castellanos. Hawkins dejó memorias de este combate como de su larga cautividad en el Perú y España, en los cuales, pese a ser "luterano", reconoció a sus enemigos católicos como rivales dignos de él.

La expedición de Hawkins marcó a su paso por Valparaíso la necesidad de su defensa militar, y fue don Alonso de Sotomayor quien colocó la primera piedra de sus fortificaciones, al fundar el fuerte San Antonio.



Tales fueron Drake, Cavendish y Hawkins, los tres primeros ingleses que vinieron a las solitarias playas de Chile para llevarse lo poco que sus pobladores habían juntado con intenso tesón. Pero las generaciones posteriores se inclinaron a perdonarlos, ya fuere por las abominaciones cometidas por piratas posteriores, o como una compensación por lo que otros de sus compatriotas aportaron al progreso de Chile.

Durante seis años, posteriores a la visita de Hawkins en 1594, Valparaíso vivió una era de quietud y de confianza; hasta que nuevas velas aparecieron en el horizonte. . . Eran esta vez los holandeses que llegaban a las costas de Chile a probar suerte.

Hawkins, el pirata caballero, había sido batido por las fuerzas del virreinato y apresado personalmente por Beltrán de Castro, cuñado del virrey del Perú Don García Hurtado de Mendoza. El Marqués de Cañete Oñez de Loyola, quien había sucedido en Chile a Sotoma-

yor, comenzó a pensar seriamente en el reconocimiento de todo el extremo Sur del reino para impedir que siguieran entrando extranjeros por el Estrecho; pero desgraciadamente sus proyectos terminaron con su inesperada muerte, encontrada ante los araucanos en la región de Curalava.

1594. Hawkins, el Corsario Galante

En la época colonial, cuando llegaba el invierno, había gente que decía: "El mes de junio es de corsarios". Y, en efecto, en junio vinieron: Browner; el pirata Sharp y otros. Entre éstos se halló Ricardo Hawkins, que atacó naves y puertos de Chile y el Perú en 1594.

Arribó a Valparaíso, donde se apoderó de algunos barcos con provisiones; luego de otro que traía oro en polvo de Valdivia y finalmente de uno que llevaba manzanas para el Perú. En este último sustrajo el equipaje de los pasajeros que iban a embarcarse para El Callao. Enseguida mandó gente a tierra para negociar el rescate.

Rudo como era, no dejó de impresionarse al encontrar allí el valioso equipaje de la señora porteña doña Teresa de Castro, la cual había sido designada dama de honor de la virreina. A ello obedecía su proyectado viaje. En aquellos arcones de su equipaje, el corsario encontró trajes riquísimos y joyas de gran valor.

Al saber que su dueña era una distinguida dama, de renombre en Chile y Perú por su belleza y su virtud, dispuso el corsario la devolución de todo el equipaje, el que le fue llevado por un grupo de corsarios a su propia casa.

Cuando meses después Ricardo Hawkins, derrotado, fue llevado prisionero a Lima, las autoridades y la sociedad peruanas le dieron un buen trato. Créese que intervinieron a su favor varios capitanes y también la dama de honor de la virreina a la cual había devuelto su equipaje en Valparaíso. Por esto lo dejaron en libertad. A sus compañeros se les juzgó menos duramente por piratas que por herejes.

