

ELIZABETH ISLAND, LA ISLA PERDIDA

Pedro Sapunar Perić
Ingeniero Civil

INTRODUCCION

Esta es la historia del descubrimiento de la isla Elizabeth, hecho por Sir Francis Drake el año 1578, a 245 millas al oeste y 70 al sur del cabo de Hornos, y luego misteriosamente desaparecida de la faz de las aguas oceánicas australes. Es también la historia de su redescubrimiento por el capitán Félix Riesenber, autor del maravilloso libro *Cabo de Hornos*, de donde se ha obtenido gran parte de este exótico relato y parte del material cartográfico. Las detalladas y extensas *Historia de Chile*, de Francisco Encina y Barros Arana, no mencionan siquiera este enigmático episodio de nuestra historia.

El redescubrimiento del capitán Riesenber se inició cuando visitó la biblioteca del Mariner's Museum de Newport News, Virginia, en demanda de material histórico para el libro *Cabo de Hornos*, que en aquel entonces comenzaba a escribir. Allí se fijó por primera vez en el mapa de Bowen, clavándose su mirada en un "detalle" dibujado en su parte inferior: ¡una isla al sudoeste del cabo de Hornos! con el título de "Port discovered by Sir Francis Drake" (Puerto descubierto por Sir Francis Drake). Esto lo impulsó a investigar la historia de esa misteriosa isla austral y el paso de la expedi-

ción de sus barcos en aquellos parajes. Para ello disponía del bitácora llevado detalladamente por el piloto Nuño da Silva, a bordo del *Pelican* (nave almiranta de Drake), y además de los *Relatos* sobre la circunnavegación, compilados por Hakluyt, historiador contemporáneo de Francis Drake.

Por espacio de un siglo, el océano Pacífico sólo había conocido las carabelas, naos y galeones de los marinos españoles, sus descubridores y conquistadores. En tierra firme, Hispano América sólo podía comerciar con la Madre Patria, España; sin embargo, llegaría un día en que este inconcebible y descomunal enclaustramiento de medio mundo se rompería al conjuro de audaces navegantes de otras razas.

Con la rapidez del destino llegarían los corsarios ingleses; Drake el primero, en 1565, aunque sin éxito.

Francis Drake nació alrededor de 1540. A los 18 años embarcó en un barco mercante. A los 20 años era oficial en un viaje a Guinea. En 1565 invirtió todas sus economías en un negocio que había de hacerse en las colonias españolas, pero estando esto prohibido en ellas, los españoles le confiscaron todo el cargamento. Para vengarse y al mismo tiempo hacer fortuna, se alistó en la expedición de John Hawkins contra

Méjico. Esta expedición se componía de seis barcos, entre ellos el *Judit*, de 50 toneladas, al mando de Drake. La flotilla inglesa se apoderó de la isla de San Juan de Ulúa en septiembre de 1566, pero fueron ataca-

dos por fuerzas navales españolas y derrotados, salvándose sólo la mitad de los barcos ingleses. Resultado de esto es que Drake perdió todos sus ahorros y juró vengarse contra España.



PUERTO DESCUBIERTO POR SIR FRANCIS DRAKE

Esta parte del Cabo de Hornos está tomada del
 NUEVO Y PRECISO MAPA DE AMÉRICA (1744),
 publicado por Emanuel Bowen, Geógrafo de su Majestad Jorge II.

El mapa de Bowen, visto por primera vez por el autor en el Museo Naval de Newport News, Virginia, le sugirió la idea de trazar el rumbo de Nuño da Silva, tal como se explica en el texto, llevándole a conseguir la posición exacta del perdido "Puerto Sir Francis Drake".

Entre los mapas del siglo XVIII, los de Bowen son los que dan la posición más definida de isla Isabel.

Pasados dos años hizo dos viajes a América, por cuenta de armadores particulares, lo que le proporcionó conocimientos sobre aquellas costas; de regreso a Inglaterra, Drake se dispuso a concretar la primera gran empresa de su carrera de marino.

En mayo 1572 zarpó de Plymouth con dos barcos y se dirigió al istmo de Panamá; allí atacó la célebre ciudad de Nombre de Dios, donde se apoderó de un gran tesoro. Luego capturó tres buques, dos de ellos en Cartagena de Indias. Desembarcó en el istmo y se apoderó de tres convoyes de mulas cargadas de oro y plata. Después incendió los almacenes de Veracruz y volvió a río Francisco. Desde lo alto de un árbol gigantesco, situado en la cumbre de una colina, divisó el océano Pacífico, y allí formuló el voto de ser el primero en navegar aquel océano con un barco inglés. Volvió a Inglaterra, a donde arribó el 9 de agosto de 1573.

De vuelta de este viaje, la fama de Drake se extendió por toda Inglaterra. Además de su fortuna y su fama, tenía una herida de flecha y en su pierna se alojaba la bala de un arcabuz. La reina Isabel requirió su presencia.

La ambición de Drake de navegar por el mar del Sur, y sus informaciones respecto a los enormes tesoros que llegaban a España desde las costas de Chile (aquí le falló la información a Drake) y Perú, impulsaron a Inglaterra a planear la más grande expedición contra el rey Felipe y, como consecuencia de ella, la circunnavegación del globo terrestre. Fue alistada en Plymouth una flota de cinco barcos. Los amigos de Drake prestaron su apoyo a la empresa, y no pocos caballeros ansiosos de gloria, entre ellos John Doughty, ofrecieron sus servicios al comandante. El propio Drake llevaba el mayor peso de los gastos. La Corona tomaba para sí un sustancioso interés financiero. Para dar sanción oficial a este crucero privado, el Capitán General Drake fue designado Comisionado de la Reina.

LA BENDICION DE LA REINA

En la corte inglesa se conocía a Drake por el "experto y valiente capitán de Isabel". Iba ricamente vestido, de acuerdo con la cuidada elegancia de la corte. Pero era, asimismo, un rudo marino, hombre de intensa devoción y rigurosos principios; muchos marineros estaban dispuestos a congregarse bajo su estandarte.

Cuando tuvo lugar la audiencia de despedida en la corte, Drake lucía elegantísimo. Se inclinó ante la soberana, apoyado sobre una rodilla, y llevó a sus labios los dedos reales; la imperiosa Isabel, levemente sonrosadas sus pálidas mejillas, le dijo con voz firme: "Juzgamos que quien os haga daño, nos dañará también".

LA FLOTA

Las noticias de la expedición atravesaron el Canal, pero sólo decían que el capitán Francis Drake iba a partir hacia Alejandría, con la intención de realizar un crucero por el Mediterráneo. Ni aun los hombres de mar tenían conocimiento del formidable plan de aquel viaje.

En Plymouth estaban los cinco barcos: El *Pelican*, un poco más grande que la nave almiranta de Magallanes, y otras cuatro embarcaciones. Drake fiscalizó todos los preparativos finales. Puso su mayor empeño en la selección de los tripulantes. La extraordinaria reputación del capitán en su Devonshire natal y el secreto que aureolaba su destino, constituían poderosos atractivos para el viaje. Entre los tripulantes figuraban músicos, ya que el Capitán General, tal era su título, gustaba a menudo de cenar al son de las violas. En dos de los cañones de bronce se hallaban grabadas las armas de la reina.

Grande era la carga de los barcos y abundantes las provisiones; cada uno de ellos llevaba pinazas complementarias, en piezas, para ser armadas en caso preciso. Drake disponía de las cartas más completas de la época y de tablas de declinación del

sol y la luna. Sus astrolabios, instrumentos de precisión, a juzgar por la exactitud de sus latitudes, eran de bronce y plata.

Llevaba tres libros de navegación, uno en francés y otro en inglés; el tercero era un volumen de instrucciones relativas al descubrimiento de Magallanes, y no faltó quien presumiera que se trataba del relato de Pigafetta. Abundaban los compases, relojes de arena de horas y minutos, y las correderas.

El *Pelican* tenía 18 cañones, 13 de bronce y 5 de hierro, que disparaban a través de portas, 9 en cada banda. Los barcos de esta flota resultaban, en muchos aspectos, comparables a los de la famosa armada de Magallanes, a cuyas instrucciones y normas se ajustó rigurosamente la expedición, hasta en el número de barcos, que eran los siguientes, con las características que se indican:

Pelican: 120 toneladas de carga, nave almiranta, Capitán General, Francis Drake;

Elizabeth: 80 toneladas de carga, nave vicealmiranta, capitán, John Winter;

Marigold: 30 toneladas de carga, barca, capitán, John Thomas;

Swan: 50 toneladas de carga (barco de abastecimiento, más que de combate), capitán, John Chester;

Christoper: 15 toneladas de carga, pinaza, capitán, Thomas Moon;

La flota zarpó de Plymouth el 15 de noviembre de 1577, tripulada por 164 caballeros y marinos, con rumbo hacia el Mediterráneo (en apariencia), pero una formidable tempestad les obligaba a recalar el 16 en Falmouth; de allí regresó al punto de partida para reparar averías.

Por fin zarpaba, por segunda y definitiva vez, de Plymouth, el 13 de diciembre de 1577, haciendo rumbo hacia la costa de Berbería para luego continuar bordeando las costas africanas, en cuyas cercanías capturó tres barcos pesqueros y dos cara-

belas. Como Drake conservó uno de los pesqueros, obsequió al dueño de esos barcos la pinaza *Christopher*; el pesquero, que fue "agregado" a la expedición, fue rebautizado con el mismo nombre, en recuerdo de la pinaza cedida. Más adelante, cerca de las islas de Cabo Verde, capturaban la nave portuguesa *María*, con rico cargamento de vino, ropa y provisiones que fueron de considerable ayuda, posteriormente; esta nave fue incorporada a la flota junto con su piloto, el experimentado Nuño da Silva, el que fue llevado por Drake hacia el sur, luego a través del estrecho de Magallanes y más tarde a la costa de Méjico, donde fue liberado; Da Silva fue un hábil y exacto navegante que prestó útiles servicios y ayuda al marino inglés, de quien llegó a ser leal amigo.

EJECUCION DE JOHN DOUGHTY

Roto ya el secreto de la expedición cruzó el Atlántico, y costeano el Brasil llegó al río de La Plata y de allí a las costas de la Patagonia, al... puerto San Julián, famoso por la expedición de Magallanes. En él también había de repetirse la historia, pues a semejanza de aquel capitán, Drake tuvo también que administrar justicia, y después de celebrado el correspondiente juicio "según la ley inglesa" hubo de mandar ejecutar a su segundo y antiguo amigo, al caballero maestro John Doughty, a quien acusó de traición. Se le consideró culpable de fomentar un amotinamiento; por último, confesó su culpabilidad.

Doughty compartió la comunión con su Capitán General, y luego de exhortar a la obediencia a todas las tripulaciones, colocó su cuello al pie del patíbulo levantado por Magallanes; cayó el hacha y rodó por la arena su cabeza.

Cuando más adelante la flota de Drake se vio obligada a disgregarse a causa de los temporales, las noticias de la ejecución de Doughty llegaron a Inglaterra, llevadas por la *Elizabeth*. Los historiadores han dedicado buena parte de su tiempo al aporte de

razones para condenar o absolver a Drake. Quedaba, sin embargo, por considerar la parte más deslumbrante de su viaje, y a pesar que siempre se dispuso de adecuada documentación, ha sido descuidado el estudio de aquélla, en gran parte.

A TRAVES DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Antes de reiniciar la navegación hacia el sur, en camino hacia el estrecho de Magallanes, visto el pésimo estado del *Swan*, el *Christopher* y el apresado barco *María*, sus cargas y tripulaciones, fueron redistribuidas en el *Pelican*, la *Elizabeth* y la *Marigold*, hecho lo cual se procedió a incendiar las tres maltrechas embarcaciones. A los nueve meses de la partida de Plymouth, el 17 de agosto de 1578, los tres barcos restantes zarpaban de San Julián con los cascos limpios y los aparejos en orden.

Dejando luego atrás el cabo Vírgenes, la flotilla embocaba el estrecho de Magallanes el 20 de agosto de 1578. Poco menos de una quincena les llevó el avance por el desconocido Estrecho.

El 24 anclaron en una isla, más allá de la Segunda Angostura, y en un solo día mataron tres mil pingüinos, que agregaron a sus provisiones. Allí descansaron y se abastecieron de agua. La magnífica aspereza de los estrechos canales, la rapidez de las corrientes y las inesperadas y violentas rachas pusieron a prueba las condiciones marinas de los viajeros, pero la flota siguió su marcha.

TRAZADO DEL DIARIO DE NAVEGACION DE DA SILVA

Arrastrados hasta los 57° sur

El 6 de septiembre de 1578 zarparon, desde una legua (tres millas) al norte del cabo Pilar (Deseado), entrando así al océa-

no Pacífico. El noroeste podría significar un amplio borneo en el cuadrante noroeste. Drake, conociendo la naturaleza de la costa, y en base a la errónea información —como él mismo lo observó más tarde— de que la línea de la costa de Chile se prolongaba más hacia el oeste de lo que está en realidad, debió sentirse inclinado a alejarse, por el temor de una costa invisible durante la noche o de la eventualidad de una niebla o una espesa lluvia. El mar terroso y las precauciones durante la noche le harían amonorar, necesariamente, la velocidad.

La parte de esta narración concerniente a la historia del cabo de Hornos es la siguiente, tomada textualmente de los *Relatos de Hakluyt* (Hakluyt: historiador contemporáneo de Drake): "El día 6 de septiembre (1578) entramos al mar del Sur, pasando el Cabo"*.

El 6 de septiembre, Drake, que encabezaba la expedición con el *Pelican*, arribó al Pacífico, cuyas aguas eran así cortadas por primera vez por una quilla inglesa. A continuación avanzaba la *Elizabeth*, y a poca distancia, a popa, navegaba la barca *Marigold*. La pequeña flota se levantaba y descendía al compás de las enormes olas del mar del Sur. En la lejanía, a babor, se hallaba el cabo bautizado por Magallanes con la denominación de Deseado. Las cartas españolas, que orientaban a Drake, señalaban que la línea costera se prolongaba hacia el noroeste. Las rocosas islas de los Evangelistas se levantaban a babor. La flota siguió su ruta lejos de la costa, más bien que hacia el norte.

Durante tres días, las proas de los barcos afrontaron los embates del mar, manteniéndose de frente al viento. Aquellos hábiles marinos ansiaban disminuir la latitud para navegar en los mares más cálidos de Nueva España. La corriente debía ser propicia para llevarlos hacia el sur, a una velocidad de dos nudos.

NOTA: Todas las citas que se hacen en este artículo y que se connotan con el signo (*), son tomadas textualmente de los *Relatos de Hakluyt*.

De aquí en adelante, para seguir el estudio del track de navegación de la expedición de Drake en nuestros mares australes, deberá consultarse permanentemente el mapa que se incluye a continuación, titulado: Derroteros de Drake desde el Estrecho de Magallanes a la isla Isabel. Félix Riesen-berg ha adoptado la denominación de los rumbos mediante letras minúsculas y la de los puntos de llegada y de partida mediante mayúsculas, usando igual criterio en el plano antes mencionado.

Rumbo (a) —“Mantuvieron su rumbo nornoroeste por espacio de tres días”*. Rumbo probado: N.O. cuarta al O. Distancia estimada: 240 millas al punto A (ver mapa recién citado).

El 9 de septiembre, fustigados por el viento, los tres barcos se encontraban en el punto A. Luego el tiempo empeoró y el viento varió hacia el noreste, surgiendo de tierra en poderosas ráfagas que impulsaron a los barcos en dirección sudoeste, lejos de su ruta y hacia el desconocido mar del Sur.

Navegación del 9 al 24 de septiembre

Rumbo (b) y (b') —“El tercer día tuvieron un viento nordeste que por fuerza los llevó hacia el oestesudoeste, rumbo que mantuvieron por espacio de diez y doce días, con pocas velas izadas”*, rumbo (b).

El *Pelican* fue arrastrado lejos de la costa, pero no tanto como lo estimó Drake. Con un viento nordeste, mantuvo el barco de proa, navegando al oestesudoeste, a catorce puntos de viento —como pudiera haberlo hecho en alta mar— con el velamen preciso (“pocas velas izadas”) para sostenerlo. Drake era un marino competente y trataba de perder la menor distancia posible, en tanto esperaba un viento más propicio. El barco iba amurado a estribor.

El rumbo oestesudoeste y la corriente original del cabo de Hornos dieron al *Pelican* un rumbo —corregido— un poco al oeste del sur. Luego: “y como el viento

comenzó a ser muy fuerte, arriaron todas sus velas y así continuaron hasta el fin de septiembre. El 24 del mismo mes... mejoró el viento”*, rumbo (b').

Teniendo en cuenta todas las condiciones, el *Pelican* sostuvo un rumbo compuesto de avance oestesudoeste, con abatimiento, un punto S.O. cuarta al O. y la corriente del cabo de Hornos, E. cuarta al N., de alrededor de dos nudos. Rumbo verificado: S. cuarta al O. Distancia (septiembre 9 al 24, digamos quince días a un nudo): 360 millas al punto B.

El 15 de ese mes observaron un eclipse de luna, a la caída de la tarde, y aprovecharon tal circunstancia para deducir toscamente su longitud.

Hacia el 24, días más o días menos, se hallaban a los 57° de latitud S. en el punto B. En este lugar, o en sus cercanías, castigados por el rudo oleaje y el poderoso viento, perdieron a la *Marigold*. Se había separado del grupo y no volvieron a verla más.

Desde los 57° S. a la bahía de la Separación de los Amigos

Desde este punto, cuando el viento fue más favorable, los dos barcos navegaron hacia el nordeste por espacio de siete días, apresurándose en lo posible para recuperar la distancia perdida, ya que Drake y su gente estaban exhaustos por el frío y la humedad, pues los barcos habían sido continuamente barridos por el mar. El rumbo real era, aproximadamente, nornordeste.

El 7 de octubre el *Pelican* y la *Elizabeth* se acercaron a tierra a los 51° sur. Ha quedado definitivamente establecido por los libros de bitácora de ambos barcos y su concordancia respecto a la latitud, que arribaron al punto Ca, amplia abertura constantemente turbulenta debida al batir de las olas contra las rocas sumergidas. Se hallaban un grado al norte de la entrada occidental del estrecho de Magallanes, cerca de la isla Solar y al sur de la profunda entrada del canal Concepción, canal natural erizado de rocas. El *Pelican* intentó anclar en 40

brazas, pero no pudo conseguirlo. La *Elizabeth* no arrojó su ancla.

Navegación del 24 de septiembre al 7 de octubre

Rumbo (c)—“Izaron otra vez las velas, a causa de que mejoró el viento, manteniéndose su rumbo noroeste por espacio de siete días”*. El viento mejor debe haber sido alguno propicio y, por consiguiente, occidental, pero no los habilitó para mantener un rumbo más al norte (su destino). De esta suerte, navegaron hacia el nordeste, imaginándose más al oeste de lo que estaban.

Durante ese día, contando con buen tiempo, Drake habría apresurado la marcha del *Pelican*. Por la noche, o con tiempo malo, acortaría las velas, adelantándose con precaución, colocando vigías extras y quedándose él mismo en cubierta, listo para dar órdenes a la menor indicación de la existencia de rompientes. En estas circunstancias, el promedio de velocidad durante los siete días no debía pasar probablemente de cuatro nudos durante el día y uno o dos por la noche. Los últimos tres o cuatro días habrán extremado la cautela, al aproximarse a una costa extraña, que sabían peligrosa. Cuando avistaron tierra, Da Silva anotó: “Al término de los cuales estuvieron a la vista de ciertas islas, hacia las que se dirigieron para anclar, pero el tiempo no iba a permitirselo”*.

Tuvieron un tiempo favorable y deben haber cumplido un buen trayecto, ambos barcos, con las velas hinchadas, ansiosos de llegar a latitudes más cálidas. A medida que se aproximaban a la costa, el tiempo se hacía más tempestuoso. Luego, el 7 de octubre, avistaron tierra, a los 51° S. Esto los sitúa claramente bien al norte del estrecho de Magallanes y cerca de la actual isla Solar (Punto Ca) al sur de la profunda entrada del canal Concepción, donde existen rocas ocultas. El *Pelican* trató de anclar en 40 brazas, pero la *Elizabeth* no echó el ancla. Estaban cerca de la costa y Drake sólo fon-

deó durante una hora. Después de estar un mes en el mar, soportando continuos temporales, y de ser arrastrados hasta 57° al sur, no resultaba sorprendente que los hombres se arriesgaran para obtener un fondeadero.

Bahía de la Separación de los Amigos

Aquella peligrosa bahía, punto Ca en el trazado del viaje, fue denominada por Drake Bahía de la Separación de los Amigos, porque al romper la mañana del día 8 de octubre dejó de ser vista la *Elizabeth*. Como medida de precaución, Drake se mantuvo lejos de la costa.

La *Elizabeth*, al mando de John Winter, navegó por el Estrecho, anclando en la costa sur, a sotavento de la isla Desolación, en una ensenada que bien pudo ser Puerto Piedad (Port Mercy). Allí encendieron fogatas en la costa y aguardaron algunas semanas, a la espera de que el capitán Drake siguiera la misma ruta y se reuniera con ellos. Después de muchas discusiones y de no pocas disensiones al respecto, la *Elizabeth* navegó hacia el este a través del estrecho de Magallanes y continuó su camino hacia Inglaterra, donde informó de la pérdida de sus compañeros, relató la historia de la decapitación de John Doughty y dio cuenta de la desaparición del “experto y valiente capitán” de la reina.

Desde bahía de la Separación a bahía Latitud.

Después del desaparecimiento de la *Elizabeth*, el 8 de octubre, Drake se dirigió mar afuera, siendo arrastrado hacia el sur; pasada la entrada del estrecho de Magallanes, estuvo cerca de tierra y cinco días más tarde, el 13 de octubre, Da Silva anota: “A media noche nos acercamos a la costa”. La escena es típica de la antigua navegación. El barco marcha entre traicioneros arrecifes. Ha estado tanto tiempo en el mar que las cubiertas se hallan fangosas; las bombas no cesan de funcionar. No puede encenderse fuego porque escasea la leña, y la que hay, por otra parte, se encuentra tan

húmeda que no ardería. Los hombres comienzan a enfermarse de escorbuto; tienen las articulaciones inflamadas y están llenos de escoriaciones producidas por el agua salada. Aparecen tumores en sus cuellos y muñecas. Nada hay seco o cálido en el barco. Cualquier costa, por peligrosa que sea, resulta bienvenida.

El 14 de octubre, Da Silva anota concisamente: "Anclamos en 54½ grados, a tres leguas de tierra, en 50 brazas", punto Cb. Cuando un comandante de un pequeño barco ancla a tal profundidad (y a tal distancia de la costa) lo hace obligado por las circunstancias. Frente a la costa, la más amenazadora del mundo, al sur de las islas Grafton, bullía la espuma; emergían más allá las montañas azuladas, con su eterna corona de hielo.

Naturalmente, Drake intentaría marchar hacia el norte (camino de regreso al Estrecho), en procura de un fondeadero más favorable y siempre con la esperanza de encontrar a la *Elizabeth*. Al día siguiente, octubre 15, "zarparon y fueron a anclar entre algunas islas", punto Cc. Al día siguiente "desembarcaron y consiguieron un poco de agua". Para entonces, Drake debía tener gran necesidad de agua fresca, punto Cc.

Octubre 17: "Obligados por el viento a zarpar". Da Silva no da aquí la dirección del viento, pero existe la probabilidad de que fuera del oeste. Drake iba a buscar otro punto para anclar. Su objetivo era el norte.

Octubre 18: "Anclamos entre algunas islas y desembarcamos con dificultad, obtuvimos agua y leña y traficamos con los nativos". Este debe haber sido un fondeadero relativamente seguro, porque permanecieron allí cuatro días. Drake tenía sus razones para no acercarse mucho a la costa, ya que en el transcurso de los cuatro días perdieron una pinaza con siete hombres. Uno de los hombres de Drake, Peter Carder, consiguió llegar a Inglaterra nueve años más tarde, después de penetrar en el Estrecho y alcanzar así la Patagonia; el resto de sus compañeros pereció, punto Cd.

Octubre 23: "Zarpamos porque se partió el cable" (lo cual significaba mar agitado y tiempo tormentoso). La pérdida de un ancla era un serio accidente, a pesar de que llevaban avíos para el abordaje. El tiempo empeoraba; la costa parecía más amenazadora que nunca. Drake afrontaba problemas suficientes como para enloquecer a una docena de hombres. Perdida la *Mari-gold*, había desaparecido la *Elizabeth* y naufragado la pinaza. En este punto, "entre ciertas islas", Drake pudo muy bien hallarse en la vecindad de las islas Rice Trevor, todavía inexploradas en 1939. Aun en los últimos años había allí muchos nativos. Drake traficó con los hombres de la antigua raza alacalufe. De acuerdo con las documentaciones de todas las fuentes (algunas poco amistosas hacia Francis Drake) el trato fue allí cordial por ambas partes.

Una vez perdida el ancla, y forzado a hacerse a la mar, Drake iba a realizar con el *Pelican* su más importante descubrimiento. El lugar de partida está señalado en el punto Cd, bahía Latitud.

Descubrimiento de Isla Elizabeth

La travesía del punto Cd al punto D es la más importante hecha por Drake en el *Pelican*. Hace varios centenares de años fue seguido este rumbo, y la isla Elizabeth, lugar de recalada de Drake, figuraba en las antiguas cartas, con su Puerto Sir Francis Drake.

El viento soplaba del noroeste, mientras ellos llevaban el rumbo oestesudoeste. En esa forma aumentaron su latitud, hasta que el 24 de octubre de 1578, navegando lejos del cabo de Hornos, entraron en el abra de una isla solitaria, y llegaron a un seguro fondeadero, "a tiro de cañón de tierra". Esto situaría al *Pelican* a una milla, más o menos, de la costa. Hallaron fondo a veinte brazas y permanecieron durante cuatro noches y tres días en la ensenada de la isla; desembarcaron encontrando agua, leña y "hierbas de gran virtud". La latitud dada por Da Silva en su libro de bitácora es de 57° S., y en el relato de Hakluyt es de 57°

y un tercio, es decir, $57^{\circ}20'S.$, o sea, 81 millas al sur de la latitud del cabo de Hornos, punto D.

Navegación entre el 23 y el 24 de octubre

Rumbo (d) —“El viento sopló del noroeste”; en consecuencia, navegaron con rumbo oestesudoeste... y con este mal tiempo navegaron hasta que estuvieron bajo los 57° S. Entraron en la caleta de una isla y anclaron a una distancia de tierra equivalente, más o menos, a “un tiro de cañón, a 20 brazas de profundidad, y allí permanecieron tres o cuatro días”*. El rumbo (d), desde el punto de partida Cd, es una dirección bien definida. La explicación es simple. El viento es noroeste; la proa señalaba al oestesudoeste, es decir, Drake se mantenía a 6 puntos de viento en la amura de estribor. El rumbo, descartada la corriente, debía ser aproximadamente sudoeste. El rumbo verdadero, agregándole la marcha oriental de la corriente del cabo de Hornos, tenía que ser cercano al sur.

Han fracasado las averiguaciones para saber la fecha en que “este puerto” fue por primera vez registrado en los mapas, y sólo por deducción ha sido posible establecer con cierta exactitud cuándo fue suprimido. Bowen, en 1740, en sus mapas muestra: “Pt. Sr. Fr. Drake”; “P. Sr. F. Drake”; “Puerto descubierto por Sir Francis Drake” (ver primer mapa reproducido al comienzo de este artículo).

Como decíamos, el rumbo (d), sin corriente, sitúa al *Pelican* en el punto 57° S. y 78° O., donde los antiguos mapas sitúan el puerto (isla). Calculado teniendo en cuenta la corriente, el punto D se halla a 57° S. y $74^{\circ}30'$ O., es decir, a 115 millas al este de la isla en los antiguos mapas.

Continuemos con el diario de Da Silva. Después de reaprovisionarse en el puerto Sir Francis Drake, de la isla Elizabeth, en la latitud 57° y un tercio sur, prosiguieron el viaje el 28 de octubre, aprovechando la circunstancia de que el viento soplabo del sur.

De Isla Elizabeth a Isla Noir

Rumbo (e) —“Como el viento venía del sur, levaron anclas, manteniendo su rumbo norte, por espacio de dos días; divisaron una pequeña isla deshabitada, frente a la cual arriaron las velas, destacaron un bote y cazaron muchas aves y focas”*. Presumiblemente, la isla Noir (Negra), punto E, donde hallaron un buen fondeadero. El rumbo norte desde el Puerto Sir Francis Drake debe haber tenido alguna desviación al este a causa de la corriente. La distancia desde la isla Elizabeth a la isla Noir y las posiciones relativas permiten suponer que éste fuera el rumbo más probable, llevándonos al rumbo N.N.E. Distancia: 160 millas al punto E.

Esta posición en isla Noir, que se levanta a 600 pies del mar y tiene un buen fondeadero, parece lógica. (Sobre el lado oriental de isla Noir hay un excelente fondeadero con fondo arenoso, donde los barcos están a resguardo de todos los vientos occidentales — South America Pilot. Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos). Aquí Drake pudo anclar, destacar su bote y conseguir focas.

De Isla Noir a Isla Cuarenta Días

Al día siguiente zarparon nuevamente, con buen viento, poniendo rumbo al noroeste tres días, y luego al nordeste, hasta encontrar tierra otra vez en el punto F. Allí, frente a una isla que se hallaba a 5 ó 6 leguas del continente —es decir, 15 ó 18 millas del lado norte del estrecho de Magallanes— anclaron a doce brazas de profundidad, a un cuarto de legua de tierra. Esta isla pequeña y baja la hallaron habitada por indios o, como ahora los llamamos, fueguinos. Fue aquí donde Drake cambió el nombre de su barco *Pelican* por el de *Golden Hind*.

A partir de allí, el viaje de Drake continuó a lo largo de las costas de Chile y el Perú, con rumbo norte, hasta más allá de California, para anclar al norte de la bahía de San Francisco. De allí se hizo nuevamente a la vela a

través del Pacífico y circundó el mundo, para arribar a Inglaterra luego de capturar varios barcos, entre ellos el galeón *Cagafuego*, cargado de plata. Una delirante multitud aclamó el regreso del audaz navegante.

Navegación entre el 1° y el 5 de noviembre

Rumbo (f) —El relato de Hakluyt dice al respecto: "Al día siguiente zarparon otra vez, manteniendo su rumbo nornordeste y norte"*. Este rumbo señala el norte y el este. Como se ha observado, y una mirada a la línea costera lo puede demostrar, la marcha hacia el este es imposible en un rumbo verdadero y doblemente imposible si por cualquiera circunstancia fueran dados los rumbos magnéticos, con variación hacia el este.

La traducción de Mrs. Nuttall del diario de Da Silva rectifica este error de los relatos de Hakluyt. Después de dejar el punto E con rumbo (f), las notas de Da Silva establecen:

Noviembre 1°: Este día zarpamos (del punto E).

Noviembre 2: Al noroeste.

Noviembre 3: En la misma dirección.

Noviembre 4: La misma dirección.

Noviembre 5: Navegamos al nordeste.

Habían dado la vuelta al cabo Deseado y fueron, como queda dicho, a un fondeadero. Avanzaron poco, relativamente, a causa del mar agitado, la fuerza de la corriente al sur y al este y, más probablemente, debido al hecho de que navegaron con suma cautela durante la noche.

El relato de Hakluyt continúa "hacia otra isla situada a 5 ó 6 leguas de tierra firme, sobre el lado norte del Estrecho, donde anclaron a un cuarto de legua de tierra, en doce brazas de agua. Esta isla es pequeña y baja, y está llena de indios..."*. Esto nos lleva a la vecindad de la isla de los Cuarenta Días, en el punto F.

MAS ANTECEDENTES Y CONCLUSIONES

Nota de navegación

En la forma más concisa posible se han dado razones para esta interpretación y trazado del diario del piloto Da Silva. Necesariamente, los rumbos y posiciones son aproximados, pero el margen de error tiene que ser pequeño. Las latitudes dadas por Da Silva, probablemente tomadas por el mismo Drake, y verificadas por el piloto y otros, son indudablemente correctas. Todas las demás latitudes dadas en relación con la circunnavegación de Drake se hallan dentro de muy pequeños límites de error, lo cual constituye una notable evidencia de la excelencia de sus observaciones, sus instrumentos y tablas.

Algunos sondeos

Por espacio de más de un siglo y cuarto no hubo la menor evidencia de que había existido, tan lejos al sur y al oeste del cabo de Hornos, una isla, fondeadero o puerto. Se sabía que en aquel gran mar del Sur el agua alcanzaba enormes profundidades, fuera del alcance de las líneas de sonda comunes. En torno a la posición de la isla Elizabeth, tal como en un tiempo la señalaban las cartas (*y en toda una extensísima zona alrededor de dicha posición*), han sido sumergidos cables a profundidades de más de 2.600 brazas. *Todos los sondajes hechos en la zona han dado profundidades de ese orden.*

Así quedó desvirtuado el honesto y antiguo piloto Da Silva, de la misma manera que los antiguos hábiles cartógrafos. También quedó desvirtuado Hakluyt, que registró el anclaje de Drake en las afueras de una isla, a los 57° y un tercio sur. Los navegantes no encontraron el Puerto Sir Francis Drake; ha mucho que borrarón esta ficción de las cartas.

¡He aquí un descubrimiento!

Después de fijar sobre un mapa los rumbos y distancias con sus correcciones,

mencionados anteriormente, llegué (dice el capitán Riesenberg en su libro) a la conclusión de que los antiguos cartógrafos que trazaron los rumbos de Da Silva (especialmente su ruta desde el punto Cd al punto D) disponían de los mismos o quizá mejores conocimientos de la capacidad marina del *Pelican*. Tenían un excelente punto de partida desde la Bahía de la Separación de los Amigos, en los 51° S. y otra en los 54°30' S., y una definida latitud límite meridional, en 57°, con una precisa dirección del viento (noroeste) y un rumbo definido (oestesudoeste); sabían, por otra parte, que Drake navegaba mar afuera. Como no tenían conocimiento de la corriente del cabo de Hornos, establecieron la ruta resultante dentro del límite de latitud, pero la llevaron demasiado al oeste. Por consiguiente (continúa el capitán Riesenberg), mi ubicación del Puerto Sir Francis Drake es: *74°30' de longitud oeste*, teniendo en cuenta una corriente hacia el este, de uno a dos nudos.

Al trasladar estos rumbos a la Carta Marina N° 823 de la Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos, *coloqué mi posición corregida de la isla Elizabeth justamente sobre el banco Pactolus*, un banco de arena aislado, respecto al cual yo no había tenido anteriormente noticias. Verifiqué los rumbos una y otra vez. Hice que otros navegantes los verificaran. El inesperado surgimiento de este pequeño banco, brotado de las profundidades del océano Pacífico sur, parece un mensaje enviado a través de los tiempos por Sir Francis Drake, comenta textualmente Félix Riesenberg.

Cuantas más confrontaciones se hacen —al menos es lo que yo he comprobado— respecto a la “isla” y el regreso, tanto más correctas resultan las anotaciones de Da Silva, y tanto más valedera la creencia de que ha sido ahora descubierto el lugar de la isla Elizabeth.

Sobre el banco Pactolus

El banco Pactolus (o banco Burnham) fue descubierto el 6 de noviembre de 1885

por el capitán Burnham, al mando del barco norteamericano *Pactolus*, quien informó que a las cuatro de la mañana de dicho día el viento amainó y se calmó el mar, y advirtiéndose una notable decoloración en las aguas viraron hacia ese lugar y sondearon tres veces, obteniendo en cada caso de 67 a 70 brazas, arena negra y pequeñas rocas. Posición del sondeo: 56°36' latitud sur, 74°20' longitud oeste. Luego navegaron treinta millas al sur, antes de que el agua, siempre espesa y amarillenta, recobrara su color natural. La línea de demarcación era muy nítida.

Comparaciones

Latitudes. Las latitudes tomadas por Drake, en ambas entradas del estrecho de Magallanes, son correctas. Disponía de los mejores instrumentos que podían conseguirse en aquella época. Da Silva era también un experimentado y hábil piloto. Hizo Hakluyt un definido y exacto registro cuando señaló la latitud de su puerto en “57° y un tercio S.”.

La posición dada por el capitán Burnham fue incuestionablemente exacta. Viró a los 56°36' de latitud sur, pero encontró las aguas descoloridas hasta 30 millas más allá. Por consiguiente, su latitud límite sur de agua sobre el banco se hallaba, por lo menos, a los 57°6' sur.

En razón de que Drake ancló en un puerto, presumiblemente sobre el lado oriental de la isla Elizabeth, ambas latitudes, dejando algún margen de distancia hacia afuera del banco, son las mismas, con la sola diferencia de unas millas entre una y otra, aunque separadas en el tiempo de su registro por no menos de tres siglos. El *Pelican*, después de tres días y cuatro noches frente a esta isla, a los 57° sur, y de procurarse leña y agua, se hizo a la vela hacia el norte.

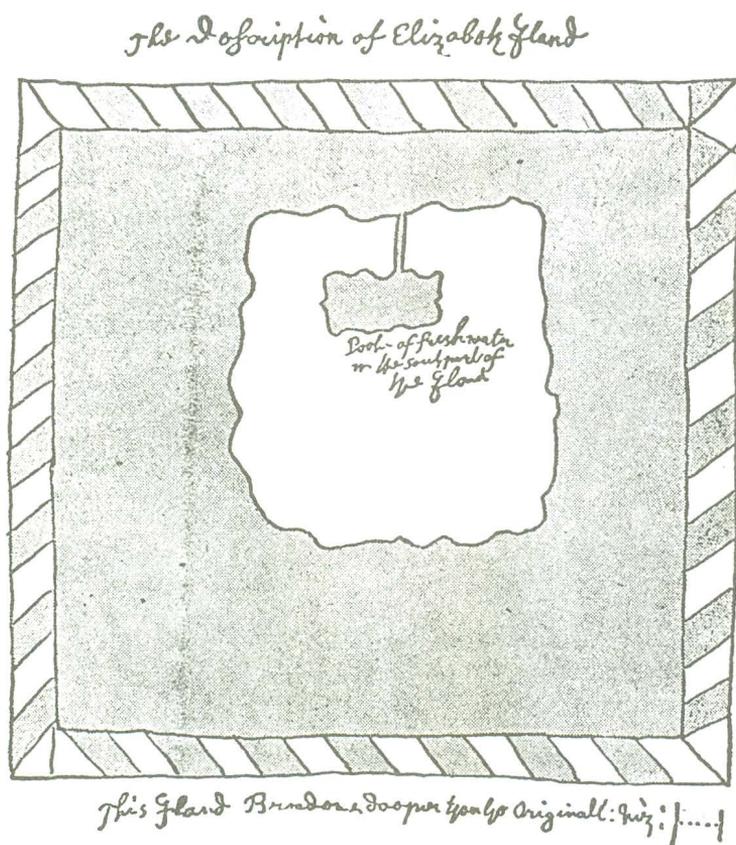
Longitudes. En tanto que Da Silva no dio la longitud, como era habitual antes de la época de los cronómetros, el cálculo realizado por cartógrafos de aquel entonces,

Conclusión: el banco Pactolus (o banco Burnham) se halla en el lugar de la isla Elizabeth y allí estuvo situado en un tiempo el Puerto Sir Francis Drake.

¿Qué fue de la Isla Elizabeth?

Muchas cosas pueden haberle sucedido a la isla Elizabeth en los ciento setenta o más años que transcurrieron entre su descubrimiento por Drake y el retiro de la isla y su puerto de los mapas. Se trataba de una pequeña isla, de no más de medio grado, es decir, treinta millas de extensión de norte a sur. El dibujo del capellán Fletcher la presenta casi cuadrada, con un lago en su cen-

tro. Este podría ser el cráter de un volcán extinguido; no tenía pico, ya que ni Fletcher ni Da Silva lo mencionan. Según lo relató Drake a Sir Richard Hawkins, había un abrupto arrecife o costa alta del lado meridional. Las antiguas cartas —es decir, los mapas de Bowen— consideran el lado occidental como desconocido, ya que la línea de la costa ha sido dejada en blanco. En cambio, muestran el lado oriental, o de setenta, que fue visto por Drake; allí estaba el "fondeadero" o "puerto" donde ancló el *Pelican*, en veinte brazas, para una considerable permanencia de cuatro noches y tres días.



Dibujo ampliado y descriptivo de la isla Elizabeth, original de Francis Fletcher. De un calco exacto de la fotografía de la copia contenida en el manuscrito Sloane N° 61. (British Museum).

Los numerosos terremotos que ha sufrido Chile a lo largo de todo su territorio, a través de toda su historia, revelan lo que pudo haber fácilmente ocurrido en el extremo más meridional de aquella enorme cadena de cráteres que es la cordillera de los Andes. La isla Elizabeth pudo haber sido reducida a la nada alrededor de un año después que Francis Drake dejó su puerto y recolectó sus "hierbas de gran virtud". Está dentro de las posibilidades que tal haya sido su destino y su fin, al menos sobre la superficie del mar del Sur.

El diario de Drake

Los comentaristas han lamentado la falta de un relato del viaje de Francis Drake escrito por él mismo. Lo cierto es que llevó un diario, como veremos luego. Nuño Da Silva informó que el capitán Drake llevaba un diario en el cual registraba los detalles de la navegación y describía las extrañas especies nuevas de "pájaros, árboles y leones de mar" que encontraban. Drake y su joven sobrino, John Drake, un muchacho de escasos dieciséis años en la época de su aventura en el subantártico, eran inseparables compañeros, según Da Silva; ambos eran hábiles pintores y se encerraban en el camarote, donde se pasaban las horas entregados a su afición favorita. Paisajes coloreados de las costas fueron vistos por Francisco Zárate, quien encontró a Drake en Acapulco.,

Bernardino de Mendoza, embajador español en Inglaterra, pidió que Drake fuera castigado de acuerdo con la ley de las naciones, denominándole "el magistral ladrón del mundo desconocido". Mendoza declaró que Drake había presentado a la reina Isabel un relato completo de su viaje y de sus capturas.

No cabe duda que debe haberlo hecho, no sólo en cumplimiento de su deber, sino también en el carácter de socio de una empresa, que informa a la otra parte. Como se trataba de un hombre honrado, estricto y justo, estableció en sus menores detalles

dónde tomó sus presas y sus botines, a quiénes se los capturó y el monto de los mismos, hasta el último penique. Ese deslumbrante diario, donde se mezclaban la aventura, los descubrimientos, las luchas en los mares, el saqueo a las pequeñas ciudades costeras, el sofocamiento de motines y la decapitación de John Doughty, tiene que haber deleitado y probablemente sobresaltado a la reina. ¿Y si llegaba a caer en manos de los españoles? Elizabeth debe haberse formulado tal pregunta. Con la prueba escrita por el propio Drake, España exigiría con creces la reparación de los daños causados. Es grande la probabilidad de que la Reina Virgen, carente de interés en las oscuras islas de los 57° S. o en los fríos puertos de las costas noroccidentales de América, destruyera por sí misma las inculpidoras evidencias. De esta suerte, si no fuera por el relato de Da Silva, el viaje de Drake quedaría casi en blanco en lo relativo a la lejana aventura en el sur.

Los tiempos eran duros —aún mucho más que los actuales— y el oscuro viaje hacia lejanos mares, donde no había oro ni la gloria de las batallas, salvo los combates contra las tormentas, fue olvidado y quedó sumergido entre las pendencias motivadas por una infortunada ejecución (la de John Doughty).

Drake no estuvo en el cabo de Hornos

La creencia de que Francis Drake arribó al cabo de Hornos y desembarcó en él mismo ganó terreno durante mucho tiempo, en tal forma que sólo el descubrimiento que hizo la historiadora norteamericana Mrs. Celia Nuttall, en 1912, del original del libro de bitácora del piloto Nuño da Silva, echó por tierra definitivamente tan absurda hipótesis. En efecto, el libro de bitácora del piloto Nuño da Silva corrobora lo dicho en el *Relato del viaje de Drake alrededor del mundo*, hecho por el sabio investigador inglés Hakluyt, contemporáneo de Drake, a quien, además, conoció personalmente. Ambos escritos confirman, por otra parte, que los antiguos cartógrafos que fijaron en

los mapas el descubrimiento de la isla Elizabeth, hecho por Francis Drake, no fueron deshonestos y, en especial, que Emanuel Bowen, geógrafo de Su Majestad el rey Jorge II, no precisó un descubrimiento ficticio cuando colocó el Puerto Sir Francis Drake en sus mapas a los 57° S., bien al oeste del cabo de Hornos. Los geógrafos estaban en lo cierto, ya que trabajaban en base al libro de bitácora del exacto y honesto piloto Nuño da Silva.

La narración básica, publicada por Hakluyt alrededor de 1580, cuando todos los protagonistas —Drake, Da Silva y otros— estaban aún vivos, es ampliamente superada por los datos que descubrió Mrs. Nuttall.

El mito del cabo de Hornos

Por lo menos durante cien años ha tomado cuerpo la creencia de que Drake llegó al cabo de Hornos, desembarcó allí, fue a la costa y recorrió el extremo más meridional de la isla de Hornos, descubriéndola en esa forma, a pesar de que no la circundó. Numerosos autores hicieron esa afirmación, sin que ninguna razón valedera sustentara tal creencia.

La principal razón para sostener dicho aserto la constituye el hecho de que Drake debe haber estado en alguna parte, y como no había otro lugar hacia el cual pudiera haber ido (¡la isla Elizabeth no fue encontrada después de su descubrimiento por Drake!), tiene que haberse dirigido hacia el cabo de Hornos. Esta solución es favorecida por la negligente descripción realizada en *The World Encompassed by Sir Francis Drake*, un manuscrito reunido por el heredero y tocayo de Drake, su sobrino Sir Francis Drake. La fecha más temprana que puede asignarse a esta colección manuscrita de relatos y opiniones del capellán de Drake, Francis Fletcher y otros, es 1628, es decir, treinta y dos años después de la muerte de Drake. Fletcher escribió:

“El cabo más extremo de todas estas islas se halla cerca de los 56° y más allá del mismo no se ve al sur tierra alguna ni isla.

El océano Atlántico y el mar del Sur se encuentran con absoluta libertad”. Esta es la clave de muchas páginas de vagas descripciones, escritas, indudablemente, sin intención de dolo, pero que resultan en extremo engañosas. Si Drake hubiera desembarcado en la isla Hornos y fondeado allí (en el supuesto caso que hubieran existido fondeaderos allí) habría avistado al sur y al oeste las islas Diego Ramírez, situadas a una distancia de 60 millas y fácilmente visibles desde el extremo del cabo de Hornos; Drake ancló a sotavento de la isla Elizabeth, es decir, al este de la misma, y permaneció allí tres días y cuatro noches, desembarcando diariamente, proveyéndose de agua (cosa que no podría haber hecho en la isla Hornos); tampoco se encuentran en la isla Hornos las “hierbas de gran virtud”. En el relato de Fletcher, la latitud ha sido alterada de 57° a 56° S. El manuscrito fue compilado después del descubrimiento del cabo de Hornos, erróneamente colocado en los 57° S. por Shouten, quien tenía conocimiento de que la más alta latitud de Drake era 57°.

El capellán Fletcher desembarcó en la isla Elizabeth; por consiguiente, su testimonio es de gran valor y de sumo interés. En dicha isla, a cuyo puerto arribaron el 28 de octubre, tuvieron un buen tiempo. “En esta isla crecían, con maravillosa abundancia, unas pequeñas uvas”. El capellán Fletcher continúa con las referencias a su propio desembarco, y dice: “Con las herramientas que había reservado para el caso, grabé el nombre de Su Majestad, el de su Reino, los años de Cristo y el día del mes, y volví, al cabo de un tiempo razonable, a reunirme con los demás”.

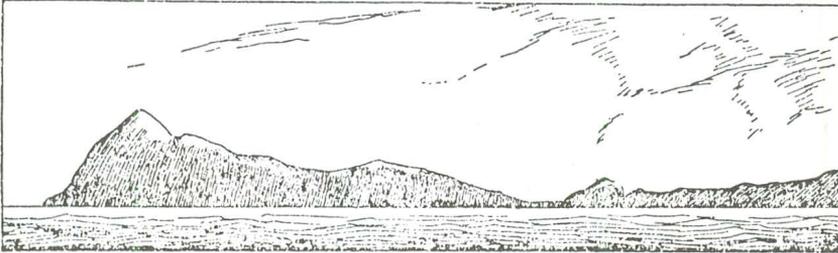
Disponemos del dibujo hecho por Fletcher de la isla Elizabeth, copiado, según se dijo, de uno hecho por Drake.

El cabo de Hornos y la Isla Elizabeth contra la Isla de Hornos

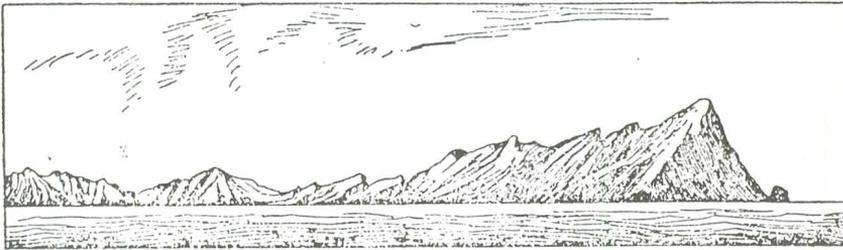
Nada refuta tan completamente la teoría de que Francis Drake desembarcó en el

cabo de Hornos, como la propia isla de Hornos. La primera información exacta que

se conoce fue la que dio el capitán Fitz-Roy, comandante del *Beagle*.



EL CABO DE HORNOS HACIA LOS 283°



EL CABO DE HORNOS HACIA LOS 108°

La isla (de Hornos) propiamente dicha tiene unas 5 millas de longitud. Está rodeada de aguas profundas, 24 ó 30 brazas en línea recta con el cabo de Hornos. Carece de agua potable, excepto la que se pueda recolectar en los pequeños hoyos de la roca; carece, asimismo, de hierbas y vegetación. El capitán Fitz-Roy desembarcó allí en un bote ballenero en abril de 1830, dejando una descripción muy detallada de ella.

Llegó al punto más alto de ella y desde allí divisó las islas Diego Ramírez (un pequeño grupo a unas 60 millas al sudoeste). En este lugar hizo observaciones astronómicas precisas para determinar la latitud.

La minuciosa descripción por él dejada nos habla de un lugar yermo, carente de refugios o buenos desembarcaderos, bosques o agua fresca, o "vegetación acogedora".

Este episodio del desembarco de Fitz-Roy fue brindado al Rey (Jorge IV). Ellos divisaron claramente a las Diego Ramírez al sudoeste. Si Drake hubiera estado allí, con seguridad habría intentado escalar la cumbre (la que designara Fitz-Roy) y obtenido la latitud correcta: 56° sur y no 57° 1/3 sur.

En toda la bien documentada narración de Fitz-Roy, mencionando las exploraciones preliminares, no se hace mención alguna a la de Drake, en relación a su proximidad al cabo de Hornos.

¡Viva Drake!

En las cartas del mundo figura el estrecho de Drake, más allá del extremo del cabo de Hornos. Es demasiado amplio para ser Estrecho, pero se trata de un noble mar que ofrece una constante lucha entre los ele-

mentos. ¡Icemos al tope nuestros gallardetes y hagamos con las salvas un saludo de almirante a este soberbio marino! Persiste, a través de los siglos, la imagen de un audaz y experto capitán conduciendo su *Pelican* a través de un tormentoso mar desconocido, hasta una desconocida isla, en la

que él y sus hombres eran los primeros seres humanos que ponían pie.

Los albatros fueron sus compañeros y las estrellas meridionales los contemplaron con admiración. Sintieron la grandeza de su hazaña, pero jamás se vanagloriaron de ella.

