

¿QUIEN DESCUBRIO EL CABO DE HORNOS?

Errare humanum est

Carlos López Urrutia

En un artículo sobre la isla de los Barbudos, publicado en *Revista de Marina* N° 3/1988, al referirme al posible descubrimiento del cabo de Hornos en 1526 por una nave española, en nota 2 de la página 315 decía: *Este primer descubrimiento del cabo de Hornos debería ser más conocido*. Debimos haber dicho: "Mejor estudiado".

Es un hecho que todos los historiadores chilenos somos, intelectualmente, hijos o nietos de Barros Arana. La monumental y bien investigada historia de nuestro venerable académico es el punto base, la primera piedra desde donde empezamos nuestros estudios. Desgraciadamente, hemos desoído sus consejos, enunciados al terminar su tomo XVI, en los que nos dice que su obra histórica debe renovarse constantemente, porque cada edad busca en ella una enseñanza que corresponda a nuevas ideas y nuevas aspiraciones; agrega que nuevos historiadores descubrirán hechos y accidentes que no fueron mencionados y que, sin modificar el fondo, den nueva luz y colorido a algunas páginas.

*Al referirse a la expedición de fray Jufré de Loaisa (o Loayza), Comendador de la Orden de Rodas, dice don Diego: Una de las naves, obligada a salir del estrecho, fue llevada por los vientos hasta la latitud 55°, es decir, hasta la estremidad austral de la Tierra del Fuego; pero volvió a reunirse con la capitana, anunciando que parecía que era allí acabamiento de tierra, dato importante para la jeografía, que sin embargo no fue estimado ni conocido, quizá, puesto que se siguió creyendo que aquella isla formaba parte de un continental austral.*¹

Nuestro historiador cita el diario de Andrés de Urdaneta, la misma fuente que dice haber usado don Francisco A. Encina. Pero éste le agregó: *Había descubierto, sin darle nombre, el cabo de Hornos.*² Ya veremos de dónde salió esta aseveración.

De allí en adelante fuimos muchos los que "pisamos el palito". Sin ir más lejos, Benjamín Subercaseaux dice, textualmente: *¡Como que habían visto el cabo de Hornos un siglo antes de que lo descubrieran Le Maire y Schouten!*³

A juzgar por la nota bibliográfica que inserta en su obra, Barros Arana conoció el diario de Urdaneta, publicado en 1837 por Martín Fernández de Navarrete en su *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*, ya que vuelve a referirse a este manuscrito, publicado por segunda vez por Luis Torres de Mendoza. Pocos años después, nuestro insigne polígrafo José Toribio Medina lo publicaría por tercera vez en el volumen III de sus *Documentos*, página 389.

Un estudio cuidadoso del manuscrito de Urdaneta y de los documentos que lo acompañan nos llevan a una conclusión muy distinta: Ninguna de las naves de Loaisa descubrió el cabo de Hornos ni se acercó siquiera a la unión de los grandes océanos conocida hoy día como .mar de Drake.

La expedición de Loaisa zarpó de La Coruña con seis buques y 450 hombres. Desde un comienzo sufrió los efectos de una pésima organización y si lograron llegar a la costa meri-

¹ Barros Arana, Diego: Historia Jeneral de Chile, tomo I, p. 144

² Francisco A. Encina: Historia de Chile, tomo I, p. 137

³ Tierra de océano, p. 90

dional de América fue gracias a los esfuerzos de excelentes pilotos, como lo eran Elcano, Urdaneta y Lope Marín. Azotados por un temporal que Urdaneta describe como "tifón", seis de las naves fueron a recalar al río Santa Cruz, sin la capitana. Elcano llamó a una junta a bordo de su buque y se decidió salir en demanda del estrecho con cuatro bajeles. Creyó Elcano que un río que está cinco leguas al norte era el estrecho; al embocarle encallaron los cuatro buques, que se habrían perdido si la marea no les hubiera sido favorable. Avistaron el cabo Vírgenes, lo doblaron y dieron fondo. Al día siguiente se desató un temporal, lo que obligó a los pilotos a salir mar afuera. Sin embargo, la *Sancti Spiritu*, que comandaba Elcano, penetró resueltamente en el estrecho. Los tripulantes de las otras naves la vieron alejarse y sólo diez días más tarde vinieron a enterarse de su destino. El 14 de enero de 1526 la *Sancti Spiritu* encalló a una milla y media al sureste del cabo Vírgenes.

El 25 de enero el Comendador Loaisa pasó por el cabo Vírgenes y se enteró del naufragio; se desesperó al ver destrozada la nao de 200 toneles,⁴ la más velera de su escuadra. Elcano le comunicó que un viento duro del suroeste y luego del oeste-suroeste hizo garrear su nave hasta dar con tierra y que la marejada la destrozó con la pérdida de nueve hombres. Se transbordó Elcano a la *Anunciada*, carabela de 170 toneles que regía Pedro de Vera. La intención de Elcano era fondear con tres carabelas en el estrecho y desde allí rescatar lo que se pudiera del naufragio. Sin embargo, un nuevo viento del suroeste los puso a todos en peligro de perecer. Todos perdieron sus "bateles" y viéndose obligados a salir del estrecho se envió a Andrés de Urdaneta con cinco hombres, por tierra, adonde estaba la nao perdida.

La capitana, la *Victoria*, fue a refugiarse con el patache en la desembocadura del río Santa Cruz. Se dirigió luego al cabo Vírgenes, donde reconoció al *San Gabriel*, que se había separado. Trataron de pasar la primera angostura y por ser la corriente contraria debieron fondear hasta que pudieron franquearla para anclar en bahía Victoria, donde encontraron a las demás. Loaisa ordenó entonces a Elcano que con las carabelas *Santa María del Parral*, al mando de Jorge Manrique, el *San Lesmes*, al gobierno de Francisco de Hoces, el patache a cargo de Santiago de Guevara y el batel *San Gabriel* se acercaran a tierra a recoger todo lo que pudiera salvarse del bajel naufragado. Elcano tenía un doble motivo para encabezar la empresa: No sólo era el capitán del buque náufrago, sino también el propietario de la mitad de la mercadería y bastimentos que cargaba.

El día martes 8 de febrero de 1526 se encontraban abocados a esta maniobra cuando otra vez se levantó el viento. Elcano esta vez no quiso correr riesgo alguno; hizo que el patache y el batel se vararan en un arroyo y luego ordenó que se largasen las carabelas. La de Manrique, al parecer con Elcano y Urdaneta a bordo, entró por el estrecho; el *San Lesmes*, guiado por la mano experta de Francisco de Hoces salió el Atlántico; la capitana, a pesar de hallarse "a una legua de tierra con cinco anclas y 5 ayustes caceó" (garreó) y fue a dar a un bajo donde se golpeó, quedando muy averiada.

*Poco sabemos de los pormenores de lo ocurrido durante los días que pasó en alta mar el San Lesmes. Urdaneta sólo escribió: corrió fuera del estrecho, la costa hacia el sur hasta cincuenta y cinco grados y cuando tornaron dijeron que era allí acabamiento de tierra.*⁵

Este "acabamiento de tierra" no aparece en los otros documentos que publica Medina: El diario de Hernando de la Torre, último Almirante de la escuadra; informes y declaraciones de Francisco Dávila, de la nao *San Gabriel*; de Francisco Guardé, marinero del mismo bajel; Francisco de París, de la nao *Santiago*, y otros. Curiosamente, todos hacen hincapié en la

⁴ Medida antigua para el arqueo de embarcaciones.

⁵ José Toribio Medina: Colección de documentos..., tomo III, pp. 385-392.

falla de las anclas de la nao capitana, en la pérdida de la *Anunciada* y otros acontecimientos, pero sólo Urdaneta, que regresó a España once años más tarde, para luego publicar su relato recuerda que: *Les pareció acabamiento de tierra*.

Reconstruyendo los sucesos entre el 15 de enero de 1526, en que naufragó la *Sancti Spiritu*, y el miércoles 14 de febrero, en que reapareció el *San Lesmes*, encontramos que esta última carabela se ausentó seis días del fondeadero del estrecho, según versión de varios testigos. Sin embargo, existe cierta discrepancia en las narraciones y la ausencia pudo haber sido de ocho días, como máximo. Con estos datos y los que siguen se verá que es imposible que el *San Lesmes* haya llegado a la altura del cabo de Hornos.

Hernando de la Torre, en su relato del accidente de la *Victoria*, dice:

*Martes a 9 días del mes de febrero de dicho 1526, día de Santa Dorotea caceó la nao "Victoria" con 5 andas y cinco ayustes bien a una legua de tierra y era el viento oes sudueste y venimos justo a tener junto a tierra donde la nave dio infinitas culadas y nos cogió mucha agua.*⁶

Y en el mismo tomo aparece la declaración del clérigo Juan de Areizaga: *Y estando allí surtos dióles otra tormenta muy grande del sudueste que hizo garrar lo nave capitana con cuatro ayustes y dio en tierra al través*.

La lectura de la narración de Urdaneta confirma la dirección del viento. Es importante el uso que hace Urdaneta del verbo "correr". Significa navegar viento en popa. Con viento del "oes sudueste" mal podía el *San Lesmes* haber corrido al sur. Queda probado que la carabela no puede haber iniciado, al menos, su viaje al sur en ese día sino que salió hacia el nordeste. Francisco de Dávila agrega que: *La capitana dio a tierra y por 15 ó 16 horas dando con la popa en tierra hasta que hizo saltar el leme (timón)*. Rodrigo de Acuña declara que: *Estuvo 20 horas dando golpes*. La tormenta entonces no amainó ese día y según las declaraciones de los marineros del *San Gabriel* duró tres días.⁷

Bastará una rápida mirada a la carta de navegación de la costa oriental de Tierra del Fuego para comprobar que la navegación de Francisco de Hoces no puede haber sido con rumbo sur. La costa oriental corre hacia el sur desde el cabo Espíritu Santo hasta el cabo Peñas, una distancia de 100 millas, 30° al este. De allí a mesetas de Orozco, sur 50° este por 70 millas y de Orozco a cabo San Diego, este, derecho por 30 millas. Si hasta allí hubiese llegado Hoces, se habría encontrado con el estrecho de Le Maire, cuya boca es de aproximadamente 20 millas. Luego, de oeste a este sigue la isla de los Estados, de 33 millas de largo, hasta el cabo San Juan. La isla está en latitud 54°45' sur y llega hasta el meridiano 63°40'. Para haber llegado a la latitud 55° sur, el *San Lesmes* habría tenido que seguir un rumbo sudeste para no encontrarse con la masa terrestre de Tierra del Fuego. De haber cruzado el estrecho de Le Maire lo habría reconocido, como también la isla hacia el este, luego llamada Isla de los Estados. Nada de esto aparece en la relación de Urdaneta.⁸

¿Pudo el *San Lesmes* haberse corrido al este o sudeste? Sin duda que esta posibilidad existe, pero no dentro del tiempo que estuvo ausente del estrecho. Un estudio cuidadoso de

⁶ *Ibidem*, tomo III, p. 396. Ha sido imposible hacer calzar propiamente las fechas. El día de santa Dorotea es el 6 de febrero; era día martes. La narración de De la Torre dice que la tormenta tuvo lugar "a nueve días". Luego agrega que el *San Lesmes* salió el día 8, que sería jueves. Nos inclinamos más bien por aceptar a De la Torre, que llevó un "bitácora" del viaje que ocupa más de 80 páginas del tomo de Medina. Podemos colegir que la carabela se ausentó entre seis y ocho días, pues ambos coinciden que volvió el día 14.

⁷ *Ibidem*.

⁸ Para este estudio se han usado las cartas marinas 62 y 63 de la armada argentina, publicadas en 1942, que comprenden desde el paralelo 51 hasta el 56 y desde el meridiano 63 hasta el 71.

los documentos indica que la velocidad máxima que alcanzaban estas naves era de 5,5 millas por hora. En condiciones óptimas, tal vez alcanzaron 6. En un temporal como el que se describe, con muy poca vela y con grandes olas, no puede haber avanzado más de 3 millas por hora. Añádase a esto las voltejeadas y rodeos que debe dar un buque de vela. Cada singladura no pasó entonces de 45 millas. Estuvo ausente seis días. En condiciones ideales, por tres días se alejó de la costa hacia el este y tres tardó en volver con vientos contrarios, No puede haberse alejado del cabo Vírgenes más de 200 millas y esta distancia acepta condiciones más o menos homogéneas, no considera voltejeos o viradas ni cambios de viento. Ahora bien, el cabo Vírgenes dista 215 millas del cabo San Juan y el cabo de Hornos 143 millas del de San Juan. Si Hoces hubiese llegado cerca del cabo de Hornos habría tenido que recorrer 368 millas y doblado el cabo San Juan, manteniéndose o más de 40 millas de tierra, pero no dice que lo avistó. El viaje de vuelta habría tomado otras 398 millas, sin considerar los cambios de viento. En seis días habría sido perfectamente factible hacerlo con un barco de vapor, en buen tiempo, pero no en una carabela de 80 toneles. Considérese también que al hacer estos cálculos se ha asumido que el buque salió y volvió a una hora fija. La realidad es otra. El *San Lesmes* salió a media tarde del jueves 8 para reaparecer a una hora no determinada del día miércoles 14, Lo más probable es que la carabela *corrió al temporal hacia el esnordeste, tal vez dos días. Cuando cesó el temporal procuró de tornar al cabo Vírgenes, pero los vientos contrarios retardaron su arribo hasta el miércoles.*⁹

Cabe una última posibilidad. Es posible que al alejarse de tierra la carabela encontrara vientos favorables hacia el sudeste y que hubiera navegado con ese rumbo hasta la latitud 55° sur. Para dar con un punto en que se "acabase la tierra" tendría que haber llegado hasta casi los 65° oeste. En esa posición y después de haber navegado a lo largo de la Patagonia por varios meses, nadie se habría sorprendido que allí no hubiera tierra; sencillamente, habrían asumido que se habían alejado demasiado del continente americano y que estaban en pleno Atlántico. Esta posibilidad requeriría vientos muy favorables, soplando en direcciones opuestas, que hubieran permitido a la carabela cubrir las 546 millas que calculamos, en los seis u ocho días que habría tomado el viaje.

Todo lo anterior prueba que:

1. La carabela *San Lesmes* no pudo haber corrido hacia el sur, pues se lo impedían el viento y la costa oriental de Tierra del Fuego.
2. En seis días y aun ocho, no podía ir y volver al cabo de Hornos, ya que considerando las distancias cubiertas durante el resto de la expedición, con singladuras aproximadas de 45 millas, habría tomado 26 días por lo menos.
3. Con el viento sudeste sólo se podía correr en popa al esnordeste.
4. De haber llegado a los 55° sur, Francisco de Hoces habría descubierto el estrecho de Le Maire y la isla de los Estados.
5. La expresión "latitud 55" no corresponde a un cálculo determinado y es, a todas luces, falsa.

El resto de la expedición de Loaisa no cabe a nuestro estudio. Bastará decir que *el miércoles siguiente se abonaron con un poco de viento y sacaron la nao un poco fuera y el jueves la acabaron de sacar tanto avante como estaba antes de cacear y en ese día metióse*

⁹ Urrutia Manzano, Ignacio: "Descubrimiento del derrotero del cabo de Hornos", *El Mercurio*, 13 de diciembre de 1944, p, 3.

el timón dentro y adobaron que estaba mal tratado y rompido, el domingo 1 dimos la vela y salimos a la mar larga y a Dios misericordia. Así describe De la Torre la retirada hacia Santa Cruz, donde volvieron a reparar las naves. La Anunciada se largó el 11 de febrero para no volverse a ver y el patache se perdió la noche del domingo 25.¹⁰

Loaisa con sólo dos naves desembocaba por fin en el estrecho a fines del mes de mayo; el 30 de julio moría en alta mar y le sucedió Elcano, que falleció sólo cinco días después.

En Cochín, en la costa de Malabar, en diciembre de 1535, entregó De la Torre a Urdaneta una relación de todo lo sucedido en el viaje y varias cartas para el Emperador Carlos V. Urdaneta regresó a España cuando reinaba Felipe II y luego de entregar las cartas al Rey escribió también una relación del viaje de Loaisa, la que aquí se menciona tantas veces. Fue publicada en Valladolid el 26 de febrero de 1537, once años después de los sucesos que acabamos de comentar.

Doscientos sesenta y dos años más tarde, en 1788, se publicaba en Madrid, por Ibarra e hijos, *La relación del último viaje al estrecho de Magallanes*. Se trata de algunas adiciones que acompañan el relato de don Antonio de Córdoba, comandante de la fragata *Santa María de la Cabeza*. Allí, el recopilador, José Vargas Ponce, añadió la nota 1 publicando, por primera vez, el error histórico que se ha perpetuado:

(1) este primer descubrimiento del cabo de Hornos está en el MSS de Urdaneta.

En estas páginas se han reproducido fielmente las referencias de Urdaneta que aparecen en tres ediciones diferentes. En ninguna de ellas se hace mención al descubrimiento del cabo de Hornos. Debemos concluir, entonces, que José Vargas Ponce, sin conocer la geografía de la región y también no siendo muy ducho en asuntos de mar, dedujo que el *San Lesmes* había descubierto el cabo de Hornos, aseveración cuya falsedad, creemos, ha sido probada.

Quod erat demonstrandum

BIBLIOGRAFÍA

- **Barros Arana, Diego:** *Historia Jeneral de Chile*, tomo I, Santiago, 1884.
- **Encina, Francisco Antonio:** *Historia de Chile*, tomo I, Santiago, 1955.
- **Medina, José Toribio:** *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*, tomo III, Santiago, 1988.
- Contiene todos los documentos necesarios para probar que Hoces no alcanzó el cabo de Hornos, aquí citados.
- **Subercaseaux, Benjamín:** *Tierra de océano*, Santiago, 1946.
- **Urrutia Manzano, Ignacio:** "Datos para la historia de Talcahuano". Una serie de artículos publicados en *El Sur* de Concepción entre 1920 y 1942. El artículo vigésimo primero, "Descubrimiento del derrotero del cabo de Hornos", que creíamos inconcluso e inédito, apareció en *El Mercurio*, diciembre 13 de 1944, y la segunda parte el 9 de enero de 1945. La carpeta del artículo original contiene más de cien páginas de apuntes y mapas, en posesión del autor.
- **Vargas Ponce, José:** *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes*, Madrid, 1788.

¹⁰ Medina, obra citada, tomo 3, pp. 385-392.