

ENCUENTRO DE DOS MUNDOS EN EL MAR

Y en lo más de estos aposentos y provincias hay clérigos y frailes y está puesta la cruz. En verdad, los españoles habíamos de dar infinitas gracias a nuestro señor Dios por ello.

*Fernando Ruz Trujillo
Doctor en Historia Eclesiástica*

TAMBIEN los americanos habíamos de dar infinitas gracias a Dios y los españoles. Ciertamente, España transportó al Nuevo Mundo la cruz redentora; de hecho, la cargó sobre sus naves.

Al conmemorar el quinto centenario del encuentro del Nuevo Mundo queremos resaltar el aporte hispánico.

Gran aporte fue la estructura marítima. Mayor fue su influencia porque en este Nuevo Mundo no existía algo semejante.

Impresión causada por las naves

Cualquiera pensaría que la impresión mayor de los indígenas de América a la llegada de Cristóbal Colón y de los descubridores españoles la produjo su alta imagen de hombres barbudos, vestidos de metal, con cascos y escudos, lanzas y espadas; o que, tal vez, la produjo su imagen de centauros inmortales: "los altos españoles", como dice poéticamente Neruda:

"España entró hasta el sur del Mundo.

Agobiados exploraron la nieve los altos Españoles".¹

Sin embargo, no pudo ser esa la imagen de aquellos esforzados navegantes. Sin armas ni corceles, pues eran ordinarios pescadores reclutados en las márgenes del Guadalquivir, no eran hombres de armas; todos eran marineros, vestidos con el típico blusón de caperuza y el gorro rojo de lana; generalmente descalzos y barbudos a los pocos días de embarcar.²

No fue así para los indígenas; tuvieron otra versión anticipada; fue la de aquellas carabelas con su velamen desplegado al viento que llegaban del horizonte lejano donde aparecía el Sol. Jamás los indígenas de las islas habían visto algo semejante; hombres vestidos o desnudos, aunque muy distintos en contextura y color, eran para ellos algo natural. Esos seres llegados tan intempestivamente eran semejantes a ellos; pero esas naves, es decir, esos artefactos tan enormes, con sus velas y jarcias corriendo por el mar, era algo nunca visto, algo inusitado porque los indígenas nunca habían poseído algo semejante. Podría evocarse sus ríos arteriales; las cordilleras, en cuya onda

¹ Pablo Neruda: *Canto General. Los Libertadores*, trozo III.

² Morales Padrón: *Historia General de América* (Manual de la Historia Universal N° 6), Madrid, 1975, p. 159.

raída el cóndor o la nieve parecían inmóviles; podría evocarse la humedad, la espesura, el trueno, las pampas planetarias; el hombre era y tenía tierra, vasija, párpado de barro trémulo, canto caribe, piedra *chibcha*, copa imperial o sílice araucana.³ Pero su mar no lo surcaban naves o carabelas; sólo débiles canoas se aventuraron en sus márgenes.

Algunos indígenas más avanzados habían surcado las alturas con sus *teocalis* sangrientos, o habían cubierto de oro a sus preferidos en la alta laguna de Guatavita, o habían ascendido con formidables piedras hasta las cumbres andinas entre la maraña de perdidas selvas; pero ninguno había logrado atravesar las encrespadas ondas de altamar.

Los indígenas de Guanahani, Cuba o Haití, se admiraron al ver tres carabelas y mucho más lo hicieron los habitantes de las islas llamadas posteriormente Dominica, Guadalupe, Puerto Rico, cuando vieron aparecer las 17 naves de la segunda expedición de Colón. Naos de alto bordo, de cascos redondos, con elevados árboles o palos, entrelazados con jarcias y velas.

Nada semejante habían imaginado ni los más avanzados pintores de lienzos, petroglifos o estelas.

Cuando más tarde los esforzados descubridores o conquistadores llegaron a las civilizadas costas de Méjico —lo atestiguan sus múltiples relatos— los indígenas los atisbaban por medio de sus profecías: El dios Quetzalcóatl con sus luengas barbas vendría del oriente a su propio templo, que había dejado siglos atrás con la promesa de volver; pero nada conocían de sus embarcaciones que se acercaban a sus costas para nunca retornar a la estela trazada.

“Como oyó la nueva Mochtecuizoma, despachó gente para el recibimiento de Quetzalcóatl porque pensó que era él el que venía, porque cada día le estaban esperando, y como tenía relación que Quetzalcóatl había ido por la mar hacia el oriente, y los navíos venían de hacia el oriente, por esto pensaron que era él: Envío cinco principales a que le recibiesen y le presentasen un gran presente que le envió”.⁴

Sabía de los hombres pero no de las naves.

Estas les producían una admiración casi paralizante. Lo corroboran sus propios relatos. Quien lo supo de cerca, lo cuenta; y lo repiten

los capítulos de la versión *Náhuatl* o la relación *Ixtloxóchitl*:

“La primera vez que parecieron los navíos en la costa desde Nueva España, los capitanes de Mochtecuizoma que se llamaban *calpixques* que estaban cerca de la costa, luego fueron a ver qué era aquello que venía, que nunca habían visto navíos, uno de los cuales fue el *calpixque* de Cuetécatl que se llamaba Pinotl; llevaba consigo otros *calpixques*.

Estos se fueron a ver qué cosa era aquella, y llevaban algunas cosas para venderlas, so color de ver qué cosa era aquella. Llevaron algunas mantas ricas que sólo Mochtecuizoma y ningún otro las usaba, ni tenía licencia para usarlas; entraron en unas canoas y fueron a los navíos; dijeron entre sí; estamos aquí en guarda de esta costa, conviene que sepamos de cierto qué es esto, para que llevemos la nueva cierta a Mochtecuizoma; entraron luego en las canoas y comenzaron a remar hacia los navíos, y vieron los españoles, besaron todas las proas de las naos en señal de adoración, pensaron que era el dios Quetzalcóatl que volvía, al cual estaban ya esperando, según parece en la historia de este dios”.⁵

* * *

Las naves se multiplicaron y siguieron avanzando hacia las altas latitudes y hacia las lejanas longitudes; trajeron más hombres, con sus caballos, sus yelmos, sus corazas, sus lanzas y espadas, acompañados de perros, gatos, cerdos, toros, gallos y hasta ratas y pulgas; trajeron arados y semillas de una tierra que se desangraba, pero que pretendía esparcir sus raíces en las nuevas islas y tierra firme; todo cabía en esas naves, que siguieron avanzando.

Ningún testimonio ha quedado de los indios del extremo sur, cuando aparecieron en lontananza las naves del explorador Hernando de Magallanes.

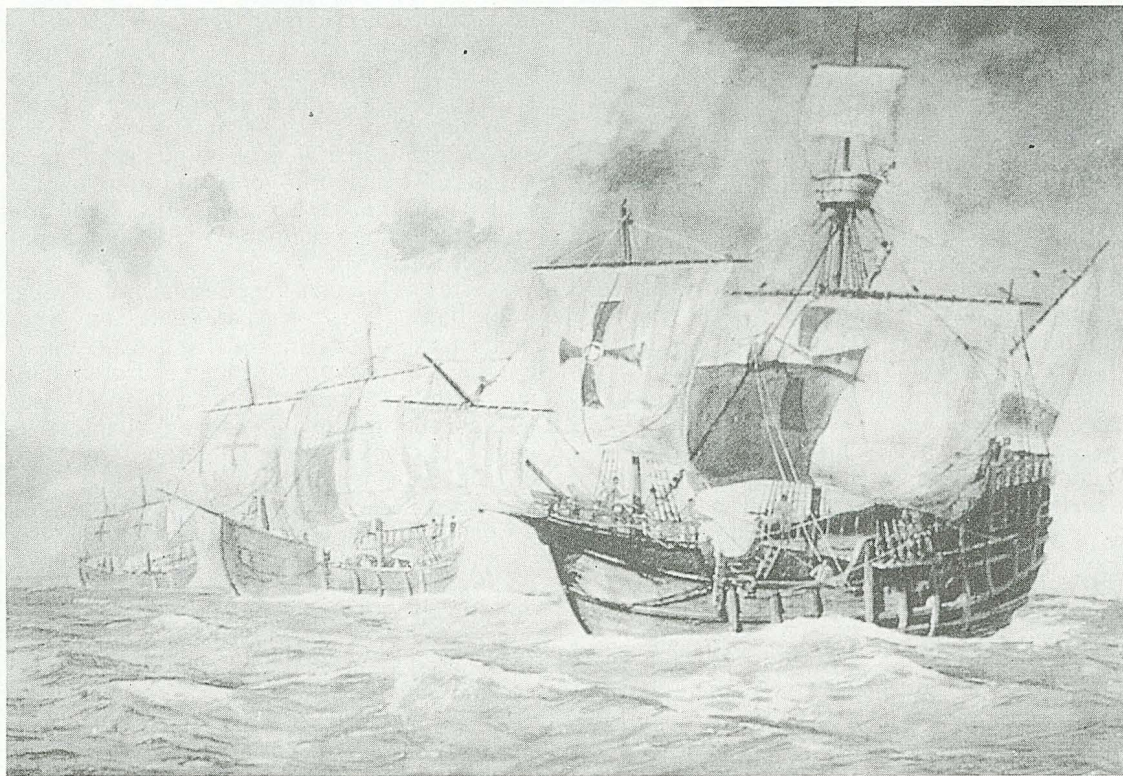
Más la admiración continuó sin límites.

Sin embargo, al norte y al sur los pequeños indígenas no pudieron detener con sus canoas el avance hispano. Eran demasiado superiores las naves y los hombres. No pudieron detener su avance porque no tuvieron algo semejante; era mucha la diferencia. Han llegado hasta nosotros los testimonios de quienes lo vieron y lo

³ Pablo Neruda: op. cit., trozo I “Amor América”.

⁴ Bernardino de Sahagún: *Historia general de las cosas de Nueva España* N° 11, Editorial Porrúa, Méjico, 1969, t. 4, p. 27.

⁵ Ibídem, t. 4, p. 25.



LAS NAVES DEL DESCUBRIMIENTO (De: González - Aledo)

experimentaron. El primer testimonio fue del mismo descubridor.

Los indios no tuvieron naves

Colón escribió en sus Memorias:

"Ellos vinieron a la nao con almadías que son hechas del pie de un árbol como un barco luengo, y todo de un pedazo y labrado muy a maravilla según la tierra, y grandes en que algunas venían hasta cuarenta y cinco hombres y otras más pequeñas, hasta haber de ellas en que venía un solo hombre".⁶

Esas almadías eran las más grandes; las canoas apenas se parecían a las artesas, como escribió Francisco López de Gomara:

"Estuvieron los reyes muy atentos a la relación que de palabra hizo Cristóbal Colón y maravillándose de oír que los indios no tenían vestidos, ni letras, ni moneda, ni hierro, ni trigo, ni vino, ni animal alguno mayor que perro, ni

navíos grandes, sino canoas, que son como artesas hechas de una pieza".⁷

El padre Jerónimo de Mendieta, en su *Historia Eclesiástica Indiana*, dibujó muchos de los aspectos de los indios; en la lámina que precede al libro segundo pinta: En la laguna de Tenochtitlán, remeros en almadías bogan hacia la orilla, mientras otros se encargan de ir recogiendo, con redes, los peces del lago. El capítulo 8 del libro primero habla de los indios caribes, en relación a los misioneros:

"...y no contentándose con predicar y doctrinar a los naturales de la isla por medio de intérpretes que tenían criados y enseñados en sus misterios, iban, comodico es, ha hacer el mismo fruto por las islas comarcanas, poniéndose a riesgo que los indios caribes, comedores de carne humana, que tienen su habitación en islas de aquella vecindad, que atraviesan de isla en isla en sus canoas (que son barcos de una sola pieza), en busca de esta caza, como hecho

⁶ *Relación de Colón*. Sábado 13 de octubre de 1492, en Biblioteca de Autores Españoles (BAE), t. 75, p. 96.

⁷ **Francisco López de Gomara**: *Historia General de las Indias*, en BAE, t. 22, p. 167.

mataron algunos... y se lo comieron, y llevaron los hábitos y cabezas en lugar de banderas".⁸

El mismo autor, al narrar la entrada de Hernán Cortés a Méjico, en el relato que hace de la recuperación de Jerónimo de Aguilar, que había vivido muchos años entre los indios, describe:

"...y estando ya segunda vez para salir del puerto, llegaron los dos indios con Jerónimo de Aguilar en una canoa, que es un barquillo de indios".⁹

Gonzalo Fernández de Oviedo describe a los indios de Urabá, aquellos que vivían en los árboles, en verdaderos "palafitos", inmunes a los ataques porque su defensa eran los mismos árboles; para llegar a sus tierras de sembrados usaban sus canoas.

"... y allí tienen sus canoas, que son cierta manera de barcas, que son hechas de un árbol cóncavo, del tamaño que las quieren hacer".¹⁰

En las descripciones solamente se habla de almadías, canoas, piraguas: Eran sus únicos barcos. Aunque no es de despreciar su porte y su simplicidad, como lo prueba "la hazaña de la canoa", cuando Diego Méndez de Segura, escribano mayor de la flota de Colón en el cuarto viaje, quien, dirigiendo un grupo de indios, en una canoa hubo de ir desde Jamaica hasta la Española llevando una carta del Almirante en busca de auxilio:

"...y encomendeme a Dios y nuestra Señora de la Antigua y navegué cinco días y cuatro noches que jamás perdí el remo de la mano gobernando la canoa y los compañeros remando. Plugo a Dios nuestro Señor que en cabo de cinco días yo arribé a la Española, al cabo S. Miguel habiendo dos días que no comíamos ni bebíamos por no tenello; y entré con mi canoa por una ribera muy hermosa".¹¹

Piraguas, almadías, barquillos o canoas se juntaban para formar verdaderas "escuadras indias" como las veía el padre Fernández de Piedrahita; pues en las costas y ríos de Cartagena y Santa Marta los indígenas usaban con habilidad sus pequeñas embarcaciones para hacer frente a la armada de los españoles:

"Habiéndose detenido Alonso Martín en Zompallón los días que bastaron para que Alonso Jeque maquinase su venganza. Como éste

era generalmente en estas costas, luego que se escapó en sus canoas despachó aviso a todos los indios de la comarca en diferentes barquetas que cada día pisaban a la vista de nuestra armada, sin que los españoles presumiesen la causa; pero sí los caciques Malambú y Melo, que luego penetraron la trama de Alonso Jeque y la liga general que hacía de los señores de la costa y sus parciales contra los nuestros, y así manifestaron al capitán Alonso Martín las sospechas que habían concebido de ver aquellas embarcaciones tan diligentes en subir y bajar el río, advirtiéndole que para más seguridad de su armada convendría estar en vela y prevenir de suerte las tres canoas que llevaba, que pudiesen tomar alguna barqueta enemiga, de quien se tomase noticia de la pretensión de Alonso Jeque. No desagradó el consejo de los caciques, fundado en tan legítimos celos; y así viendo pasar las tres canoas de indios armados, salieron las nuestras con seis arcabuces cada una y buenos bogas de los indios amigos, que a sombra de los españoles siguieron con tanto aliento el alcance que se lo dieron antes de poder las contrarias llegar a tierra, para donde pusieron las proas a boga arrancada; más embarazados los nuestros en apresar las dos de ellas, tuvo lugar la otra de escapar huyendo".¹²

Otros autores van describiendo su contextura o su uso. El padre Bartolomé de las Casas es el testigo gráfico más cercano al Almirante y descubridor Cristóbal Colón, puesto que sus escritos han llegado a nosotros por su medio. El Capítulo XLII de la primera parte de su *Historia de las Indias* tiene como epígrafe "En el cual se contiene como vinieron muchos indios a los navíos, en sus barquillos, que llaman canoa, y otros nadando", cuya narración pertenece al mismo día del descubrimiento, obtenida, seguramente, del mismo Colón:

"Vuelto el Almirante y su gente a los navíos, aquel viernes ya tarde, con su inestimable alegría dando gracias a nuestro Señor, quedaron los indios tan contentos de los cristianos y tan deseosos de tornar a verlos, y a ver de sus cosas, no tanto por lo que ellas valían ni eran, cuanto por tener muy creído que los cristianos habían venido del cielo, ya que no podían tener

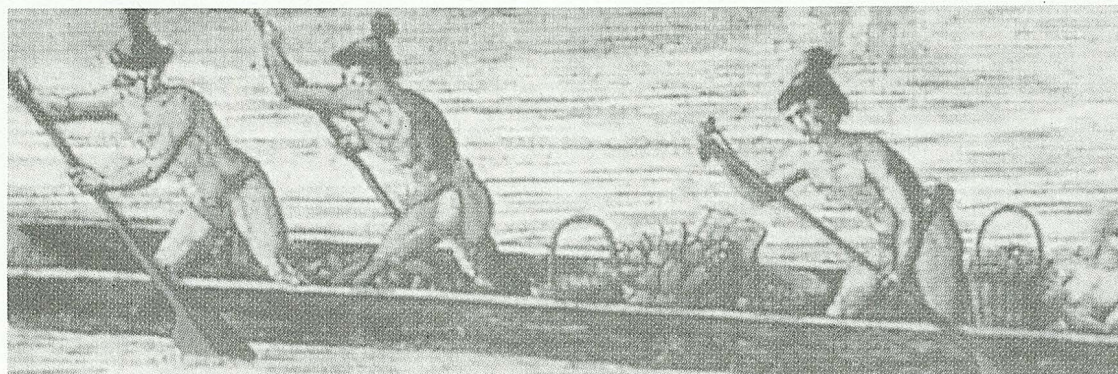
⁸ Jerónimo de Mendieta: *Historia Eclesiástica Indiana*, BAE, t. 26, p. 27.

⁹ *Ibidem*, p. 108.

¹⁰ Gonzalo Fernández de Oviedo: *Sumario de la natural historia de las Indias*, Fondo de Cultura Económica, Méjico, 1950, p. 136.

¹¹ Martín Fernández de Navarrete: *Colección de los viajes y descubrimientos*, t. 1, pp. 314-329.

¹² Fernández de Piedrahita: *Historia general de las conquistas del Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, 1973, pp. 344-345.



INDIGENAS TRIPULANDO UNA PIRAGUA

siempre consigo a ellos, y así creo que se les hizo aquella noche mayor que si fuera un año. Sábado, pues, muy de mañana, que se contaron trece días de octubre, parece la playa llena de gente, y ellos venían a los navíos en sus barcos y barquillos que llamaban canoas (en latín "monoxilla"), hechas de un solo cabado, madero de buena forma, tan grande y luenga que iban en algunas 40 y 45 hombres, de dos codos y más de ancho, y otras muy pequeñas, hasta ser algunas donde cabía un solo hombre, y los remos eran como una pala de horno, aunque al cabo era muy angosta, para que mejor entre y corte el agua aunque estén llenas, y cuando se anegan con tormentas saltan los indios de ellas en la mar y con sus calabazas que traen vacían el agua y tórnanse a subir a ellas".¹³

El uso de esas balsas, canoas, almadías, era apropiado y necesario en los ríos caudalosos. Principalmente porque los caminos eran demasiado dificultosos.

Las había visto y experimentado Cieza de León, uno de los primeros y más verídicos cronistas del Perú:

"Para llevar a la ciudad de Cali las mercaderías que en este puerto se descargan, de que se provee toda la gobernación, hay un solo remedio con los indios de estas montañas, los cuales tienen por su ordinario trabajo llevarlas a cuestas, que de otra manera era imposible poderse llevar. Porque si quisiesen hacer camino para recuas sería tan dificultoso que creo no se podrían andar con bestias cargadas, por la grande aspereza de las sierras".¹⁴

El remedio estaba en las balsas y canoas:

"De esta provincia de Chumbo va hasta 14 leguas, todo camino aspero, y a partes dificultoso, hasta llegar a un río, en la cual hay siempre naturales de la comarca: que tienen balsas en las que llevan a los caminantes por aquel río, al salir al paso que dicen de Huaynacapa".¹⁵

Mucho más necesarias en los grandes ríos:

"Adelante de este río /Xamundi/ en el mismo camino de Popayán, cinco leguas de él está el río grande de Santa Marta; y para pasarlo sin peligro hay siempre balsas y canoas: con las cuales pasan los indios comarcanos a los que van y vienen de una ciudad a otra".¹⁶

Balsas en las costas del Mar del Sur

Cuando Vasco Núñez de Balboa con sus hombres llegó a las cumbres del istmo de Panamá se desplegó ante su vista el horizonte inacabable del Mar del Sur, inmenso océano vacío de naves o de velas.

Muchos años pasaron hasta ver embarcaciones propias de los indígenas de las costas de esta tierra nueva enfrentada al Mar del Sur.

Los relatos, naturalmente, son posteriores, pero cuentan las experiencias primitivas de los indígenas. Así encontramos las primeras embarcaciones antes de la llegada de los españoles a esas costas.

Pedro Sarmiento de Gamboa habla del descubrimiento de las islas de occidente Avachumbi y Ninach, efectuado durante el gobierno de Túpac Inca Yupanqui; Miguel Cabello Balboa también narra lo anterior y es el único de los escritores primitivos de Indias que alude a una

¹³ Bartolomé de las Casas: *Historia de las Indias*, t. 1, p. 299.

¹⁴ Cieza de León: *Crónica del Perú*, obras completas, Lima., 1982, t. 1, p. 99.

¹⁵ *Ibidem*, p. 151.

¹⁶ *Ibidem*, p. 101.

probable emigración desde las tierras centro-americanas a las playas del Perú, cuando aporta la tradición según la cual Nainlap desembarcó con una flota en las tierras peruanas".¹⁷

De ellas podemos pasar ya a la *Relación de Sámano y Xerez* que entronca la aparición española con la estructura marítima indígena de estos lados del Mar del Sur, pues en la primera expedición de Pizarro aparece aquel barco indígena que llamó tanto la atención de los expedicionarios, como es la que nos puede producir a nosotros ahora al recordarlo: Es admirable que podamos comparar su estructura con la España del descubrimiento y la conquista. Esta Relación es una primera crónica efectiva del descubrimiento del Perú que pasó inadvertida en su tiempo; fue escrita entre noviembre de 1527 y julio de 1528. Un extracto de Xerez fue conocido; breve, pero de enorme importancia para la historia del descubrimiento del Perú. Los nombres de las primeras regiones y pueblos descubiertos aparecen en ella y describe ciertamente las costumbres y calidades de los habitantes de la costa colombiana y ecuatoriana, única hasta entonces conocida; pero en ella el primer atisbo auténtico del Imperio de los Incas. La parte final de la crónica refiere el hallazgo del barco incaico hecho por el piloto Ruiz".¹⁸

"... a esa tierra llana muy poblada dieron algunas calas para tomar posesión y proveerse de agua, tomaron un navío en que venían hasta 20 hombres en que se echaron al agua 11 de ellos y tomados los otros dejó en sí el piloto tres de ellos y lo otros echólos así mismo en tierra para que se fuesen y estos tres quedaron para lenguas; hízoles muy bien tratamiento y trájolos consigo; este navío que digo que tomó tenía parecer de cabida hasta 30 toneles; era hecho por el plan y quilla de unas cañas tan gruesa como postes ligadas con sogas de uno que dicen henequén que es como cáñamo y los altos de otras cañas más delgadas ligadas con las dichas sogas a do venían sus personas y la mercadería en enjuto porque lo bajo se bañaba; traía sus mástiles y antenas de muy fina madera y velas de algodón del mismo talle de manera que los nuestros navíos y muy buena jarcia del

dicho henequén que digo es como cáñamo e unas potalas por anclas a manera de muella de barbero ... y fuéronse por la costa adelante a dar en otro pueblo que estaba a 4 leguas de allí, muy grande que se dice Tacamez y en los capitanes y gente por tierra y maestros marineros con los navíos por mar; salieron a los dichos navíos 14 canoas grandes con muchos indios, dos armados de oro y plata y traían en la una canoa (o en estandarte y encima de un bulto) de un mucho oro y dieron una vuelta a los navíos para avisarlos en manera que no los pudiesen enojar y así dieron vuelta hacia su pueblo y los navíos no los pudieron tomar porque se metieron en los bajos junto a la tietra, y los capitanes y gente que venían por tierra no vieron nada de esto y así se volvieron al pueblo de su salvo".¹⁹

Esta descripción de la Relación de Sámano está corroborada por Miguel de Estete, quien al referir las hazañas del período alude a la reducción de cabezas que operaban algunos indios de la selva y describe las balsas peruanas, con una invitación a embarcar:

"Estas balsas son de unos maderos muy gruesos y largos; son tan fofos y livianos sobre el agua, como un corcho; éstos atan muy recio uno con otro, con cierta maña de maroma que ellos usan, y sobre ellos hacen una armadura alta, para que las cosas que llevan no se mojen, y de esta manera, poniendo un mástil en el madero mayor de en medio, ponen una vela y navegan por todas aquellas costas; y son navíos muy seguros porque no se pueden anegar ni transtornar, porque el agua los baña por todas partes".²⁰

Más tarde, cuando ya estaba sistematizada la historia de los descubrimientos y conquistas, Gonzalo Fernández de Oviedo repite la descripción, con la base que él mismo había recorrido las costas del Mar del Sur y las tierras de Nicaragua, navegando 300 leguas desde Panamá hasta Puerto Posesión, y otras 100 hasta el Cabo Blanco, además de pasar por los lagos de Nicaragua y Managua y el volcán Masaya, entre 1528 y 1529, junto con el conocimiento de la navegación y comunicación entre ambos

¹⁷ Miguel Cabello Balboa: *Miscelánea austral*, Lima, 1951, p. 65; cfr.: *Colección de libros y documentos referentes a la historia del Perú*, t. 1, p. 2 y a H. Ternaux Compans, *Voyages, relations et memoire originaux pour servir*, t. 15, pp. 79-86.

¹⁸ *Relación de Sámano y Xerez*, en Raúl Porras Barrenechea, *Las relaciones primitivas de la conquista del Perú*, Lima 1967, t. 1, pp. 65-67; cfr.: *Colección de documentos inéditos de la historia de España*, t. 5, pp. 193-201.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 66-67.

²⁰ Miguel de Estete: *Noticia del Perú*, en *Colección de libros y documentos referentes a la historia del Perú*, serie II, t. 8, pp. 1-77.

océanos; tenía base sólida de sus conocimientos marítimos pues cruzó once veces el mar; él repite la descripción de las naves peruanas:

"La manera de este navío era de muy gruesos maderos reatados con sogas recias de he-nequén, con su alcázar y retretes y gubernalles, velas y jarcias y potales de piedras grandes, tamañas como piedras de barbero, que sirven en lugar de áncoras".²¹

Para mayor abundamiento, aparece también esta descripción en la "Relación francesa", que cita esta especie de barcos:

"La isla es llamada Pinassá (Puná, Guayaquil); el señor es llamado Tummeba (Tumbala): este señor tiene muchos *grandes barcos* sobre el mar hechos como pequeños navíos, el cual vino sobre sus barcos con gran número de gentes a ver el capitán trayéndole gran cantidad de víveres según la costumbre del país y le rogó que se holgara de venir con él a la isla sobre esta *especie de barcos* en lo cual el capitán consintió y se fueron con él... Hecho esto los cristianos salieron de allí y se fueron a la tierra firme en navíos y otras clases de barcos que ellos llaman balsas y llegaron a una ciudad llamada Túmbez cuyo señor es un cacique llamado Cilemeza (Quilimisa, Chilimisa, Cacalam)".²²

Esta información está reafirmada y avalada por los arqueólogos o estudiosos modernos, quienes han completado las descripciones y las pueden confirmar por medio de restos encontrados; así, por ejemplo, Canals Frau, hablando de los indios de la costa, de la cultura mochina, escribe:

"Las embarcaciones eran sencillas y pertenecían al género de las balsas. La balsa clásica o paleolítica, que se fabrica atando varios haces de juncos o de tallos de totora, era la más usual. Todavía se usan en la región, donde se las conoce como "caballitos de mar". Otra clase no pasaba de ser un conjunto de maderos atados. Y cuando viajaba algún alto personaje, varias personas nadando tiraban de ellas.

También lo era el uso de "caballitos" en la pesca y navegación costanera. En Maranga, por ejemplo, un grupo de pirámides que se encuentra cerca de la ciudad de Lima. Jijón y Caamaño,

su explorador, encontró una de esas balsas todavía bien conservada".²³

Intensificando el interés, podríamos poner aquí las extensas narraciones de Pascual de Andagoya, tanto o más llamativas que las anteriores; las reservamos para más adelante, cuando aparezca la mezcla indígena y española; sin embargo, leamos un párrafo siquiera:

"... y la gente muy diferente de la otra; salen a la mar a sus pesquerías y navegan por la costa con balsas hechas de unos palos livianos y tan fuertes que la mar tiene harto que hacer en desbaratillos, llevan en ellas caballos y mucha gente; navéganlas con sus velas como navíos".²⁴

Contento lo contaba Francisco Pizarro al Gobernador de Panamá, cuando se entusiasmaba con las perspectivas de conquistar reinos tan ricos como nunca habían visto los anteriores conquistadores; reinos ricos y esplendorosos por la acción de sus habitantes que comerciaban, así en navíos por la mar como en caravanas por la tierra:

"... de hacer saber a v. señoría que es la más rica y abundosa y apacible para poblarla cristianos que ha visto hasta hoy, y gente de mucha razón y cuenta, y viven todos por tratos y contrataciones, así *en navíos por la mar* como por la tierra, y tratan por peso; tienen oro muy fino..."²⁵

Siguiendo hacia el sur, encontramos también en las costas de Chile descripciones de barcas, quizás no tan avanzadas como las construcciones peruanas, fabricadas con la famosa madera liviana, como corcho, dice uno de los autores, la "madera de balsa" o "madera de Guayaquil", guarnecidas de una especie de velas de algodón; sin embargo, las descripciones son interesantísimas, no sólo por ser de Chile, por la viveza de su descripción, los colores y los matices de ellas, sino por tratarse de algo tan llamativo como las "balsas de cuero de lobo de mar".

Para ello acudimos a la *Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reinos de Chile* de Gerónimo de Bibar; y, aunque sea prolongada la cita, es preferible que leamos todo el capítulo correspondiente para captar su realidad

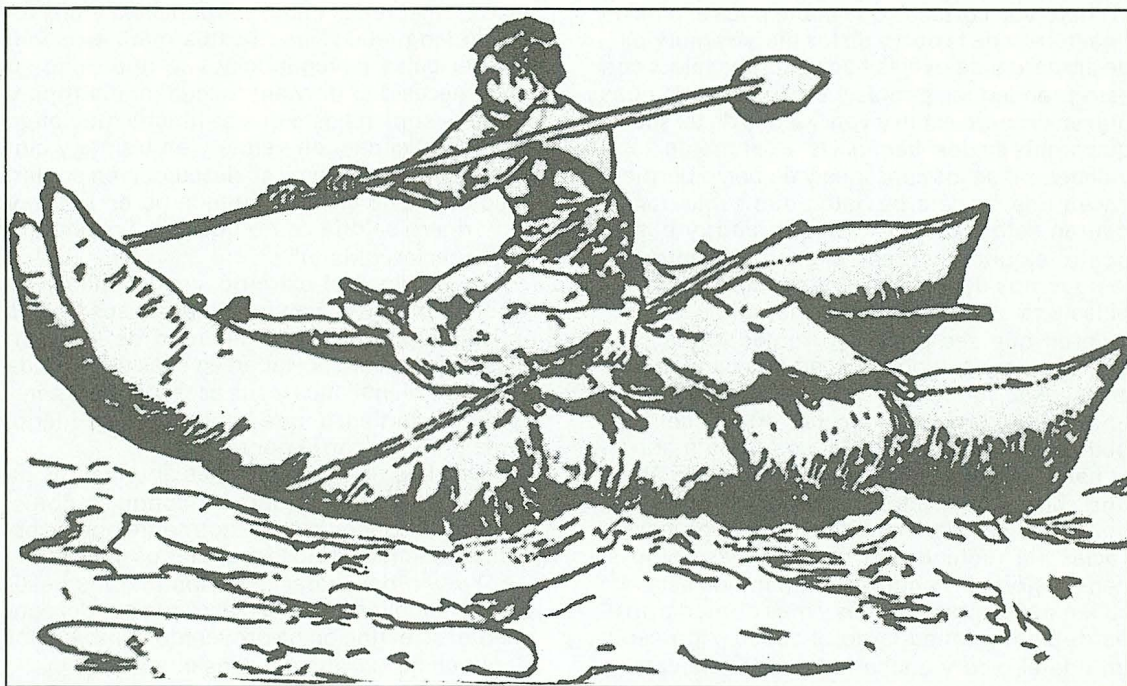
²¹ G. Fernández de Oviedo: op. cit., p. 13.

²² Relación francesa: *Nouvelles certains des isles du Perou*, en R. Porras Barrenechea, *Las relaciones primitivas...*, t. 2, p. 70.

²³ Canals Frau: *Las civilizaciones prehispánicas de América*, serie 4, t. 2, p. 258.

²⁴ Pascual de Andagoya: *Relación de los sucesos de Predarias Dávila*, en M. Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes...*, t. 3, pp. 393-451.

²⁵ Francisco Pizarro: *Carta del Perú*, (1524-1543). Lima, 1955, p. 5.



INDIGENA TRIPULANDO UNA BALSA DE CUERO DE LOBO DE MAR

completa y no truncarla con algunos párrafos alusivos solamente.

Narrando el autor los caminos del norte de Chile, los modos de avanzar por el desierto recogiendo el agua y el maíz para beber y comer, llega al capítulo sexto:

"Capítulo vi que trata de la manera que son las balsas y cómo las hacen los naturales para aprovecharse de la mar.

Puesto que sea fuera de nuestro propósito y derecho camino que llevamos acordé, porque no quedase en olvido contar cosas admirables que hay en esta provincia a las cuales vi siguiendo esta jornada, quiero decir de una manera de navíos que hay en esta provincia de Atacama que es deber poner por ser nueva manera y que aun no se ha visto en otras partes estas balsas. Con ellas entran en la mar y pescan. Usanse estas balsas desde el valle de Arica hasta el valle de Coquimbo, que son más de doscientas leguas. Y éstos que habitan en los puertos y caletas de la mar son sus navíos con que navegan cerca de la tierra y salen a pescar.

Son hechos en esta forma: Que en los días que no hacen aire andan los lobos marinos descuidados durmiendo, y llegan seguros los indios con sus balsas. Tiranles un arpón de cobre y por la herida se desangran y mueren. Tráenlo a tierra y lo desuellan. Son muy grandes, y todos

no matan los lobos sino los que lo usan y no usan otra pesquería sino matar lobos y comer la carne y de los cueros hacer balsas para sí y para vender. Desuellan el lobo que es como una gran ternera; del cuero córtanle la cabeza y cortan por la junta de las piernas, y aquel tarazón del cuerpo y pedazo córtanlo en dos partes de suerte que queda la parte del lomo por sí y la de la barriga por sí; y de largo es cada pieza el compás que tiene del cuero desde la cabeza hasta la cola del simiente de las piernas; y de estas dos partes cortan este cuero por el canto de una parte hasta junto a la otra, y hacen de un cuero dos. Digo así porque se entienda. El cuero es grueso de canto y pónenlo de suerte como está un pliego de papel doblado, cada medio pliego por sí sin cortar la otra parte y de aquella misma hechura que ésta. El papel doblado la abre, y abierto dejan tanto canto a una parte como a la otra que vaya parejo, y cósenla por una abertura larga, quedando la otra parte firme sin costura y así mesmo cosen otros dos pequeños cueros a manera de capilla de capuz con su punta, y cósenlas en las dos cabezas de aquel cuero que he dicho. Y cosen de esta manera las costuras: Toman las dos junturas del cuero o canto y ponen muchas púas juntas de espigas de cardones que son tan gruesas como agujas de ensalmar y muy recias; y puestas en

el cuero van cortadas que sobre poca espina de una parte y de la otra y de los niervos /nervios?/ de carnero y de ovejas hacen ciertos hilos; con esto prenden las puntas y cabezas de las púas que en el cuero están y van ligados de tal suerte que jamás se despliegan. De la sangre del lobo y de resina de los cardones y de barro bermejo hacen una manera de betún que suple por alquitrán ceto /excepto?/ ser colorado; y por de dentro alquitrán y brean el cuero. Ya entonces le podemos decir odre en tener cosidas las capillas una a proa y otra a popa; a la parte que quieren que sea popa van romas y a la proa con puntas; en la popa hacen unos agujeros, y en él cosen sutilmente con otras púas delgadas una tripa del mismo lobo tan gruesa como el dedo y tan largo como del codo a la mano; a la parte de arriba que sobra la tripa está atada una canilla de alcatraz, que es una ave de la mar muy grande. Tiene las canillas gruesas y vacías sin tuétano; son tan grandes como el dedo y sirve de cañuto; en el papo de esta ave caben trescientas sardinas y más de media arroba de agua; tienen largo el cuello y grueso y grande el pico y ancha la boca; es de color y grandeza de grulla; no tienen las piernas tan largas, pues, viendo el marinero indio dos cueros de aquellos hechos y bien cosidos y alquitránados en forma dicha, atan sutilmente dos tabletas de a cuatro dedos de ancho y largos de nueve y diez pies, que será el largo de cada odre; a las cabezas de estas tabletas atan otras dos tabletas del ancho de los dos odres; encima de cada ingenio de tablas atadas ponen otros dos odres, juntanlos bien y átanlos recio por las puntas de las capillas; y por aquellos cantos de canillas y tripa soplan tanto que hinchán los odres muy mucho y de que le parece al indio marinero o pescador tocallo con la mano. Está como atambor y viendo que no cabe más aire y que no hay necesidad de soplar más tuerce la tripa y echa el navío a la mar fácilmente y sube encima con gran tiento. Lleva dentro lo que quiere y boga con una pala como canaleta; y va tan recio este navío o balsa con lo que lleva dentro como si le dieran vela. Críanse estos lobos y tienen su habitación en islas inhabitables y en tierra caliente donde hay mucho pescado y donde no reciben daño. Los que matan lobos no matan otros peces, como habemos dicho, y los que matan toninas es en ejercicio. Así que cada género de pescador mata al género de pescado a que se aficiona y no otro; y cuando muere manda que encima de su sepultura pongan las calavernas y todos los instrumentos de

pescar, así redes como harponcillos y anzuelos sin lengüeta. Cuando estos marineros van en esta balsa navegando y ven que tiene su navío necesidad de viento, acuden a la tripa y cañuto y soplan hasta que se hincha muy bien. Estando encima y en veinte y en treinta y cincuenta brazas, andan y se descuidan en soplar, queda el navío en seco aunque no en tierra, y el marinero saldría como pudiese. En esto tienen especial cuidado".²⁶

Los indios del extremo sur de Chile y de América fueron navegantes natos; sus barcas eran de algún tronco o de cuero de lobo. En ellas vivían: Transportaban en ellas el fuego de su hogar. Magallanes y sus acompañantes creyeron, al comienzo, que la tierra era de fuego, o que el fuego corría por el mar.

De ellos no hay relaciones abundantes de parte de los descubridores y conquistadores. Los hemos conocido posteriormente por los estudios detenidos de los arqueólogos modernos.

Ya van desapareciendo los últimos vestigios de aquellos indios del extremo sur del continente; su extinción ha provenido, también por la influencia extraña de otros pueblos.

Encuentro de españoles e indios

La admiración de los indígenas por las naves españolas se transformó en contrariedad; la lucha contra esos centauros vestidos de hierro, manejando lanzas y espadas, apoyados, además, por fieros mastines y por bolas de fuego lanzadas desde gran distancia, fue muy desigual. El descubridor blanco se convirtió en fiero conquistador; el indio sumiso cuando quiso rebelarse fue aplastado; era demasiada la superioridad del invasor.

No por eso dejaron los indios de sublevarse en armas y oponer más número que fuerza efectiva; el hecho se repitió siempre donde llegaron los conquistadores. Algunos pusieron poca resistencia; otros mucha resistencia, pero por poco tiempo. Únicamente los araucanos se les opusieron siempre fieramente.

España entró hasta el Sur del Mundo.

¡Agobiados

exploraron la nieve los altos españoles.

El Bio-Bío, grave río,

le dijo a España: "Detente",

el bosque de maitenes cuyos hilos

verdes cuelgan como temblor de lluvia

dijo a España: "No sigas". El alerce

titán de las fronteras silenciosas

dijo en un trueno su palabra.

²⁶ Gerónimo de Bilbar: *Crónica*, edición facsimilar, Santiago, 1966, pp. 10-12.

*Tres siglos estuvo luchando
la raza guerrera del roble
trescientos años la centella
de Arauco pobló de cenizas
las cavidades imperiales.*²⁷

Algo semejante sucedió sobre el mar: Intento de los indios por vencer con el número de sus débiles embarcaciones el poderío de las naves imperiales, apoyadas por el fuego de la metralla.

Los casos son menos numerosos que los de tierra, ciertamente; el recuento de algunos de ellos causa admiración hoy día, cuando los rememoremos a la distancia. Ejemplos hubo siempre a lo largo de la conquista.

Bastará traer a colación algunos de ellos.

Después de fundada Cartagena de Indias, en aquel sitio escogido por don Pedro de Heredia, cercada por el mar y la costa brava al norte y por un brazo de mar a la parte occidental, que con flujos y reflujos la ciñe y fosea desde el puerto a la Ciénaga de Canopote, se siguió corriendo la tierra, pero ya inseparablemente dependiente del mar; continuando por Calamari y volviendo a "Canopote", lugar más populoso, donde peleando no menos valerosamente las mujeres que los hombres, ellas con flechas envenenadas y ellos con macanas tan fuertes, como probaron muchas rodela despedazadas; para proseguir por aquella banda de Cartagena pensando encontrar reinos iguales, o mejores, a los que halló Quesada, el licenciado Santa Cruz dispuso la fundación de la Villa de Mompos, lugar difícil por el talante traicionero de sus habitantes, pues sus caciques habían dispuesto el ataque total, amparados en muestras de amistad:

"Ejecutárase el ardid de los bárbaros con mal suceso de los nuestros, si los rostros de los caciques, fieles intérpretes del corazón, no descubrieran la malicia interior por las señales externas; además que la guía que llevaban los españoles coligió la maldad premeditada por algunas palabras inadvertidas que oyó a los indios, y apartando muy en secreto a Alonso Martín, le dijo:

Capitán, cuida de ti y advierte que estos caciques tienen diferente intención de la que piensas, y sin duda se valen de tener su gente emboscada para ejecutar alguna traición; yo no la he visto, mas cáusame recelo al ver que indios que se muestran de paz, parezcan armados y con tal desahogo hablen, como si no estuvieran

en tu presencia; experimentado eres en estos lances, considera, pues, lo que debes hacer, que yo con haber declarado mis sospechas he cumplido.

El capitán, que de suyo era sagaz con recato, y no tenía menos recelos que el intérprete, disimuladamente fue advirtiéndolo a cada uno de los suyos lo mal que le parecían aquellas señales y cuánto importaría estar prevenidos, para que si viesan bajar muchas canoas por el río, pusiesen todo cuidado en aprisionar aquellos caciques y matar los gandules de su guarda, que sería el principio de la victoria que después esperaban conseguir en el río.

Apenas había hecho esta prevención cautelosa, cuando los centinelas vieron salir montando una punta del río tan gran muchedumbre de canoas, que le ocupaban toda la travesía, extendiéndose de suerte que aún no se divisaban las aguas en buena distancia, y en ellas multitud de indios pintados y coronados de plumas, como acostumbran en la guerra que entonces pretendían hacer con arcos y flechas venenosas, que son las armas más temidas de aquellas riberas, y daban bien a entender la pretensión de su armada con el estruendo de voces y cornetas de que se valían para presentar la batalla a los españoles; mas éstos ordenándose con buena diligencia y no olvidados del orden que tenían de su capitán, acometieron aceleradamente a los de tierra, y Alonso Martín, Diego Rincón, Pedro Niño, Moscoso y Pedro Téllez echaron mano a los caciques, mientras los demás con buen denuedo y en poco tiempo no dejaron gandul que no pasasen por los filos de las espadas; y con la misma presteza se entraron en los bergantines con los tres caciques prisioneros a esperar puestos en armas el bárbaro encuentro de aquella numerosa multitud de bajeles. Serían las once del día cuando acercándose la primera escuadra de canoas a los bergantines y viéndola a buena distancia los españoles, dieron fuego a ciertos pedreros que llevaban, y tal acarga de arcabuses que, destrozados en poco tiempo los pequeños bajeles y muertos los más valerosos indios que se adelantaron al riesgo, tiñeron las aguas de sangre y coronaron las espumas de penachos divididos de los cuerpos muertos, que nadaban para pasto de los caimanes y horror de los compañeros. Repitióse la carga en las segundas escuadras con igual destrozo y grande admiración de las restantes, que viendo espectáculo tan horroroso como el que se representaba a los ojos en

²⁷ Pablo Neruda: *Canto General*. Los Libertadores, trozos III y XIII.

el teatro de las aguas, y que los tiros no cesaban para su daño, ni los tres caciques desde tierra acudían al socorro, sospechosos de mayor mal, volvieron las proas río arriba confusos y turbados, y convertida la gala en luto y la grito en llanto, despacharon a la tarde con indios ancianos que desarmados parecieron en presencia de Alonso Martín, y le ofrecieron paces y sencilla amistad en el futuro".²⁸

Podríamos decir que se produjeron verdaderas batallas navales con los indígenas de Zompallón, fieros navegantes de ríos y costas, como los describe claramente el historiador Fernández de Piedrahita:

"Rendidas las dos canoas y asegurados los gandules que iban en ellas, guiaron a donde esperaban los bergantines el suceso de su fortuna, que fue hecho mejor que pudieran pintarla, porque apenas mudaron los prisioneros a la embarcación en que estaban los tres caciques de Mompós, cuando reconocieron y manifestaron ser uno de ellos Alonso Jeque, que bajaba de convocar la tierra y prevenirla para que aquella misma noche, con la mayor armada que se pudiese juntar, acometiesen los bergantines y pusiesen en libertad los prisioneros. Así lo confesó él mismo y los gandules que separadamente fueron repreguntados, conformados todos en que al romper el día cargarían todos los bajeles del río que había desde Zompallón a Cesare sobre nuestra armada, y que la prisión de Alonso Jeque no sería parte para mudar la resolución en que habían convenido todas las naciones de la una y de la otra ribera. Alonso Martín, con estas noticias, llamó a consultas a sus cabos sobre si convendría más bajar a la boca de Cesare, donde tenía orden de esperar a su gobernador, o conservar el puesto aguardando la armada enemiga para pelear con ella".²⁹

Nuevos lugares, nuevas peleas.

Se dijo antes que los indígenas trataban de oponer, en tierra y en mar, su número abundante contra la fuerza, casi invencible, de los españoles.

Por allá por las riberas de los afluentes del río grande de Colombia, por Pompatoo, que quiere decir "señor de todos los ríos", se encontraron los conquistadores con la multitud de los indios:

"Pero apenas dieron principio los nuestros a disponer sus tiendas y barracas, cuando vie-

ron salir por la boca del Cesare más de quinientas canoas en que habría hasta tres mil indios de guerra bien armados, que persuadidos a que volvían los españoles derrotados de la armada de Zompallón y faltos de armas de fuego navegaban con muestras de acometerlos; pero al mismo tiempo que Alonso Martín disponía sus bajeles para resistir a las canoas, divisaron las centinelas la poderosa armada de Zompallón, que habiendo llegado al paraje donde el día antecedente estuvo afondada la muestra, y echándola de menos, se determinó a seguirla río abajo hasta pelear con ella. Era innumerable la cantidad de canoas y barcos de que se componía, y mirada al respecto de otras en que habían contado los vasos, pasarían los de ésta de mil y quinientos, en que iban prevenidas de armas todas las milicias de ambas riberas.

La armada de Cesare que se hallaba más cercana y pretendía ganar la gloria de ser la primera al combate, sin esperar a la otra ni consultar la forma de acometer, se fue alargando a fuerza de remos en demanda de la nuestra, en que ya embarcados los españoles que saltaron a tierra y cubiertos los bergantines de popa a proa con toldos de mantas de algodón, esperaban los unos en los bordos con espadas y rodela, y los otros con chuzos y armas de fuego prevenidas para su tiempo. Los indios, pues, viéndose a distancia de poder jugar su flechería, dieron tan espesa carga a los bergantines, que a no estar defendidos de las mantas, en que se quedaban pendientes sin pasar adelante las flechas, fuera el daño muy considerable en los nuestros; mas como el efecto fue ninguno y las canoas enemigas estaban ya poco distantes, dada la señal por Alonso Martín, se disparó la artillería y arcabuces a tan buen tiempo, que volcando muchas, haciendo pedazos otras, y dejando algunas limpias de gente, fue tal el estrago de la primera rociada que, turbados los indios, ya fuese del temor de los arcabuces, ya del espanto de ver en tan breve tiempo muertos tantos de los suyos, buscaban seguridad en lo más profundo del agua con la fuga que ejecutaron tan sin orden que no bastó para detenerlos el socorro de Zompallón, que tenían vecino".³⁰

Mas no por derrotados algunos, estaban vencidos todos; antes al contrario, si perdieron unos, ganarían otros; era cosa de empeño en combatir para aspirar a la victoria; desmayan unos, los deben reemplazar los de refresco (lo

²⁸ Fernández de Piedrahita: Op. cit., pp. 340-341

²⁹ *Ibidem*, p. 345.

³⁰ *Ibidem*, pp. 348-349.

intuyó bien el caudillo Lautaro en las tierras de Arauco).

Si caían los de Cesare, podrían ganar los de Zompallón:

"Así fue desbaratada esta primera escuadra de bajeles brutos; pero como el escarmiento no sea muy eficaz cuando no se estudia en cabeza propia, no por ver el mal suceso de los compañeros desmayaron los que iban de refresco; antes más atrevidos entonces y pensando que la fortuna que abandonaba a los de Cesare, se guardaba para los de Zompallón, puestos en forma de media luna cercaron y acometieron tan osadamente a los bergantines, que encontrándose con las canoas que huían, volcando las primeras y animando las restantes a volver a la batalla, abordaron con ellos y trabaron uno de los más fieros combates que se han presentado en el teatro de aquel río; porque los bárbaros, por entrar los bajeles y los españoles por impedir la entrada desde los bordos, no perdían instrumento de guerra de que no se valiesen para salir con su intento; pero como los vasos contrarios eran de menos porte y sus armas tan flacas como su defensa, y por el contrario tan aventajadas las nuestras, hacían tal destrozo en los miserables indios, que el agua se representaba golfo de confusiones y sangre. Por otra parte, vuelta a disparar la artillería y dando cargas continuas los arcabuces, eran tantas las canoas que rotas y desamparadas de gente se dejaban llevar de las aguas entre los cuerpos muertos, que reconociendo su total ruina los bárbaros después de hora y media que duró la batalla, desatrachados de los bergantines se dieron a huir con pérdida de trescientas canoas y de ochocientos gandules, sin que en los españoles quedase alguno de riesgo".³¹

Semejante ejemplo de lucha naval lo encontramos también entre los fieros aztecas.

Repetido un pasaje, resalta esa lucha desigual de los indígenas, pobres en medios de defensa contra los poderosos castellanos, en tierra o en aguas:

"... También los indios de Tlatilulco andaban allí peleando con sus canoas. Como llegaron los españoles a donde estaba atajada una acequia con albarrada y pared, desbarataron la acequia los castellanos que iban en los bergantines, y comenzaron a pelear con los que estaban defendiéndola: Los españoles que iban en los bergantines tornaban la artillería hacia don-

de estaban más espesas las canoas, y hacían gran daño en los indios con la artillería y escopetas. Visto esto los mexicanos comenzaron a apartarse y guardarse de la artillería, yendo cubreando con las canoas y comenzaron a retraerse hacia las casas, y así quedó desocupado el campo.

Llegaron los españoles a un lugar que se llama Vitzillan, que es cerca de la iglesia de S. Pablo, allí estaba otro paredón hecho, y a las espaldas de él estaban muchas gentes de los mexicanos; detuviéronse algo allí los bergantines entre tanto que aderezaban la artillería para destruir el paredón".³²

Más notoria es aún la presencia de barcas defendidas por escudos que los aztecas idearon para contrarrestar la fuerza de las armas hispanas; se podría decir que se trataba de blindados.

"Luego se ponen en plan de combate los que tienen barcas defendidas.

Siguen, reman afanosos, azotan sus barcas, van dando fuertes remos a sus barcas. Las barcas defendidas por escudos, por un lado y por otro, vienen a encontrarlos".³³

La palabra Chimalacalli, a la letra "barca de escudos" es una nave que tenía defensa alrededor; podría decirse que eran "barcas blindadas".

Casos semejantes de lucha sin cuartel, en tierra o en mar, se podrán encontrar en las eternas luchas de españoles e indios a lo largo y ancho de este Nuevo Mundo. Ciertamente, muy poca defensa marítima para el empuje de las naos, carabelas o galeones de los castellanos, diseminados por todas las costas.

Primera construcción en América

¿Qué era todo aquel débil aparato contra las naves castellanas?

Sin embargo, no era intención de los conquistadores ibéricos un enfrentamiento con los indios, sino más bien un avance por los mares para la conquista de nuevas tierras; por eso, no se detuvieron a combatir canoas o balsas, sino a construir nuevas embarcaciones.

Ciertamente que lo hicieron en las Antillas para extenderse por las costas del Caribe. Eran pocas, relativamente, las naves llegadas desde los puertos de Sevilla o Sanlúcar de Barrameda; y no todas las naves quedaban en sus aguas, pues, muchas se volvían a España, otras

³¹ *Ibídem*, pp. 349.

³² Bernardino de Sahagun: *Op. cit.*, t. 4, p. 59.

³³ *Ibídem*, t. 4, p. 125.



HERNAN CORTES PRESENCIA LA DESTRUCCION DE LAS NAVES DE SU ARMADA (De: R. Monleón)

nafragaban o eran destruidas por la naturaleza o por el mismo hombre.

El primer caso es, precisamente, el de Colón: De las tres carabelas, la principal, la *Santa María*, fue destruida y sus restos sirvieron para comenzar el primer fuerte defensivo español en América.

De las cinco naves de la expedición de Magallanes, sólo una volvió a España, aunque, admirablemente, lo hizo dando la primera vuelta al mundo; fue la nave *Victoria* bajo la conducción del piloto Sebastian Elcano.

Basta con traer a la memoria la expedición de Hernán Cortés: Quemó sus naves para impedir una vuelta humillante hacia las costas o tierras ya conquistadas:

"Nuestro Señor Dios regía a este varón y gran cristiano, y que él le señaló para que viniese, y que le enseñó lo que había de hacer para llegar con su flota a esta tierra, que le inspiró que hiciese una cosa de más que animosidad humana, y fue que todos los navíos en que vino él y toda su gente, los hizo barrenar y echar a fondo para que ninguno tuviese oportunidad

de mirar atrás, habiendo comenzado aquel negocio que venía".³⁴

Podemos anotar algunas cantidades de naves que muestran el tráfico entre las costas españolas y americanas, durante los primeros años de intercambio marítimo.

En el primer viaje Colón trajo tres naves, de las cuales volvieron sólo dos. En el segundo viaje vinieron 17 carabelas y tres naos, zarpando del puerto de Cádiz, el 25 de septiembre de 1493, con unos 1500 tripulantes. En el tercer viaje salieron de Sanlúcar de Barrameda el 30 de mayo de 1498 seis naves; y cuatro navíos iniciaron el cuarto viaje de Colón.

Entretanto, el Comendador Francisco de Bobadilla iniciaba la larga serie de expedicionarios fuera de la exclusiva colombina; llegó a Santo Domingo el 23 de agosto de 1500 con naves; en octubre del mismo año, volvía a España llevando encadenados a Cristóbal Colón y sus hermanos Diego y Bartolomé; se proyectaba así una variante fundamental en los descubrimientos; los Reyes abrían las rutas atlánticas a nuevos navegantes, mediante las

³⁴ Ibídem, t. 4, p. 19.

Capitulaciones, continuando la serie la expedición de Ojeda-La Cosa-Vespucio, que zarparon del Puerto de Santa María en mayo de 1499: Ojeda partió con una pequeña flotilla de dos naves, llevando consigo a los excelentes navegantes y cosmógrafos Juan de la Cosa y Américo Vespucio.

Dejando a un lado tantas expediciones, recordemos solamente las principales de Américo Vespucio, esta vez al servicio de Portugal en la expedición de Gonzalo de Coelho, en mayo de 1501, partida de Lisboa para explorar las costas de la "Tierra de Santa Cruz", llegando, según parece hasta los 50° de latitud sur, volviendo después por las costas de Africa, en tres naves. Más tarde realizó un segundo viaje; ambos fueron la fuente de sus cartas y de los datos geográficos que se esparcieron por Europa, hasta dar su nombre al nuevo continente.

Juan Díaz de Solís realizó también importantes expediciones de descubrimiento al servicio de España; la más notoria fue la segunda con tres carabelas que partieron el 8 de octubre de 1515, para descubrir el Río de la Plata, donde acabó su vida a manos de los indios; de las tres carabelas, una naufragó y sus tripulantes quedaron en una isla de donde, más tarde fueron recogidos y tomados prisioneros por los portugueses; las otras dos carabelas siguieron hacia España.

Fuera de otros muchos intentos y expediciones, llegamos a la expedición particular del portugués Hernando de Magallanes, al servicio del emperador Carlos V; quien después de largos preparativos e inconvenientes logró zarpar con cinco naves desde Sanlúcar de Barrameda, el 17 de septiembre de 1519; con sus cinco naves: *Trinidad*, 110 toneles; *San Antonio*, 120; *Concepción*, 90; *Victoria*, 85; *Santiago*, 75; llevando dentro de ellas 200 hombres, se dirigieron hacia el extremo sur del continente, descubriendo el tan ansiado paso hacia el Mar del Sur, el 1 de noviembre de 1520; penetró en el estrecho (que para siempre llevará su nombre) el 6 de noviembre de 1520, con las tres naves que le quedaban, saliendo el 27 del mismo mes a las aguas del Mar del Sur que se conocerá de entonces adelante con el nombre de océano Pacífico. Las peripecias sin cuento que sufrieron en el trayecto, las luchas en Oceanía, la pérdida de vidas y de las otras dos naves son para contar en otra ocasión. Después de cargar productos de la especiería y de huir de los portugueses, la nave *Victoria* logró retornar a España, dando la primera vuelta al mundo.

Se completaba así el primer ciclo amplio de expediciones descubridoras.

En un siguiente período encontramos estos datos: El tráfico entre España y las islas alcanzó su máximo en 1520 con 71 barcos que zarparon de España hacia las islas; en el mismo año, 37 barcos zarparon de las islas a España; en 1530, navegaron 78 barcos hacia Indias, 33 hacia España; en 1540, fueron a Indias 79 barcos y regresaron 47; en 1550, 113 barcos cruzaron hacia oeste y 82 hacia el este. El tonelaje de 1550 fue el doble del de 1540. Poco a poco iba creciendo el tonelaje de los barcos (hasta 500 toneladas o toneles) y también el número de los mismos: El intercambio era cada vez mayor.³⁵

Por las tormentas que destruyeron tantas naves, por el hombre que desguazó los barcos, por la carcoma que inutilizó a muchos, por la fuerza del océano que desarmó a los más viejos, fue necesario construir naves en las costas de este lado del océano.

* * *

En la madrugada del 29 de septiembre de 1513 Vasco Núñez de Balboa atisbaba desde las cumbres del istmo de Panamá las extensas aguas del Mar del Sur, tan deseado como vía hacia las definitivas tierras de oriente. Sin saberlo había descubierto un océano mayor que todas las tierras del imperio español, donde no se pondría el sol y que se estaba formando a fuerza de espada y de cruz.

Vasco Núñez de Balboa descubrió y llegó al nuevo océano: Con su armadura penetró en las aguas y hundió su espada en las olas del Mar del Sur, en nombre de los Reyes de Castilla y de León.

Pasó las montañas del istmo y llegó a dicho océano; pero sin naves.

Era perentorio construir naos para surcar las aguas y recorrer sus costas en busca de nuevos reinos. Se comenzó a construir los primeros barcos al estilo de los del Mar del Norte. Las primeras naves tenían que partir de Panamá.

Así lo describe Pedro Pizarro y mucho más explícito es Pascual de Andagoya, quien desde su paso a Tierra Firme, en 1514 y desde sus primeras jornadas en 1516, sirvió con Vasco Núñez de Balboa, con quien fue a Acla y a quien ayudó a construir los navíos que éste preparó para navegar por el Mar del Sur; con Pedrarias Dávila asistió a la fundación y población de Panamá, el 15 de agosto de 1519; y el mismo año

³⁵ J. H. Parry: *El imperio español de ultramar*, Madrid, 1970, pp. 91-109.

fue con el licenciado Espinosa a la conquista de Burica. Por eso pudo escribir:

"Francisco Garavito llegó de Cuba con un navío para ir a la Mar del Sur; recibido por yerno, le envió a la provincia de Acla a poblar un pueblo, que es que agora está que se dice Acla, y de allí le dio gente que fuera al río de la Balsa, y hiciese dos navíos para bajar por él a la Mar del Sur y descubrir lo que en ella había.

En este río hicimos dos navíos: Y esta provincia de estos indios, que era harta gente, acabamos llevándolos a Acla a traer los materiales para los navíos y acarrear la comida misma que ellos tenían para los carpinteros y gentes que las hacían; estos navíos bajados con mucho trabajo hasta la mar porque hallamos muchas cavas para los pasar; y bajados al golfo de S. Miguel se anegaban, porque como los carpinteros no conocían la madera, fue tal, que ella misma se comió y se hicieron todas las tablas de palo un panal y así con harto trabajo hubimos de pasar en ellos a la isla de las Perlas, donde se echaron al través e hicimos otros mayores y mejores y de buena madera".³⁶

Vasco Núñez de Balboa no podía cejar en la construcción de barcos en la nueva Mar del Sur; había que construirlos para seguir descubriendo:

"En este tiempo el Vasco Núñez, hechos los navíos, se vino al golfo de S. Miguel, y en una provincia que se dice Pequeo, que estaba bien poblada, desembarcó la gente y asentó real, donde estuvo dos meses tomando y prediando indios para enviar a Acla por más jarcia y pez que faltaba para los navíos".³⁷

Pedrarias Dávila había fundado la ciudad de Panamá el 15 de agosto de 1519, como centro de expansión hacia los mares del sur; debía también continuar la construcción de naves para el nuevo océano; era algo absolutamente necesario:

"En el año 17 vino Gil Gonzales de Avila, con cierta capitulación que hizo con su majestad, al Darién, con gente y carpinteros de hacer navíos y toda la munición para ellos para los hacer en el río de la Balsa y ligazón de ellos llevó de España hecha: lo cual todo fue a desembarcar a Acla y el Gil González fue al Darién a que el Gobernador le favoreciese para ello, y

los navíos hizo en el río de la Balsa y bajó a la mar y pasó a la isla de las Perlas, y de allí el año 19, poblada Panamá, vino allí con su armada".³⁸

Le tocaría a Pedrarias Dávila acabar con Vasco Núñez de Balboa y comenzar la expansión por el océano del sur. Daba cuenta al Emperador Carlos con una gran noticia, en carta que le dirigía en abril de 1525: "por esta mar dulce se echó al agua un bergantín"; continuando con la construcción de navíos hasta completar una armada: "... y esto es lo que se ha hecho hacia el poniente, por la mar del sur con la armada; al levante, por la mar del sur tengo enviada otra armada.

Entendiendo estoy en hacer navíos y lo que es necesario para traer aquí a esta ciudad de Panamá la especiería donde me certifican pilotos que la traerán".³⁹

Por esos años llegaban ya los rumores de los ricos reinos del Perú; había gente estusista que deseaba partir a su conquista: Para ello era imprescindible poseer naves. Se necesitaban muchas naves; era conveniente una armada; no valían ya las viejas canoas ni las débiles balsas, como lo describía Martín de Alfaro a un funcionario real, en carta del 6 de agosto de 1527:

"... en el navío en que fue el capitán Diego de Almagro; una canoa vieja y una barca; y esta tierra de junto a la isla toda la tenemos ya recorrida. No hay donde se pueda sacar maíz; pues mira, señor, cómo se puede ir en una barca y una canoa: habiendo de ir gente no pueden traer nada".⁴⁰

La expedición de Pizarro y Almagro se vio en serios peligros por no poseer barcos útiles para proseguir sus intentos de conquistar las ricas tierras del Perú; los acontecimientos de la isla del Gallo sólo fueron resueltos cuando llegaron nuevas naves; no podía perderse esa tierra que se ha "de hacer saber a vuestra señoría que es la más rica y abundosa y apacible para poblarla cristianos que ha visto hasta hoy, y gente de mucha razón y cuenta".⁴¹

El inquieto adelantado de Guatemala, Pedro de Alvarado, llegaría a esas costas y sería uno de los medios de salvación de la expedición de Pizarro y Almagro al Perú. Lo cuenta él mis-

³⁶ Pascual de Andagoya: Op. cit., p. 404.

³⁷ Ibídem, pp. 405.

³⁸ Ibídem, pp. 413.

³⁹ Pedrarias Dávila: *Carta al emperador*, en R. Porras B., *Cartas del Perú*, pp. 2-3.

⁴⁰ Martín Alfaro: *Carta del 6 de agosto de 1527*, en R. Porras B. *Cartas del Perú*, p. 11.

⁴¹ Francisco Pizarro: *Carta al emperador*, en ibídem p. 5.

mo en carta al emperador Carlos V. Aunque sea un poco larga la cita, es conveniente leer sus pasajes para captar las implicancias de esa expedición:

"S.C.R.M.

Con Gabriel de Cabrera, Procurador de esta Gobernación, escribí del mal tratamiento que me hicieron los oidores y de mi cuidado en pacificar esta provincia o gratificar a los españoles, por donde se ha poblado de muy buenas viviendas, la gente está rica, por manera que de todas partes acuden.

Diré del estado de la armada con que pienso servir en esta mar del Sur. Al principio que este deseo quise poner en efecto, las causas fueron quererme informar primero de los puertos que en estas partes había. Para ello envié españoles que los descubriesen... Los hallaron... y tales que tenían aparejo para hacer lo que yo quería, Moviome asimismo tener nuevas del Perú y de otras tierras que están cabel de que muy buena noticia se tenía: Y viendo la poca posibilidad que el gobernador Pizarro para la conquistada tenía y tiene, pensé con mi armada poder por ver en darle a él socorro y conquistar todo lo demás que por aquella parte hubiese.

Y en este tiempo se me ofreció que vinieron dos portugueses a esta provincia para pilotos, hombres de mucha experiencia y habilidad en la navegación, los cuales a fama de la armada fue su venida, de los cuales informándome muchas y diversas veces de la especiería y de toda la tierra e islas, dellas han dado muy gran relación, por saber la tierra a causa que ha más de treinta años que han navegado por ella y saben la lengua de algunas gentes que en ella hay. Dicen de tierras de V.M. en que se entrometen portugueses, de la facilidad y brevedad de la navegación a tierras muy ricas y de la seguridad de conquistallas.

Por hacer este servicio mudé la voluntad de ir al Perú, y pues el pensamiento creció con mayores cosas... de nuevo comencé a hacer naos gruesas con muchas expensas... Procuré que se me truxiesen mucha copia de carpinteros, calafates y maestros. He hecho en pocos días estos navíos: Un galeón, *San Cristóbal*, de 300 toneles, la más hermosa pieza que se pudiera hacer en Vizcaya. Otra nao, *Santa Clara*, de 160 toneles, muy buena pieza. Otra la *Buenaventura*, de 150 toneles. Otra que se hizo en el golfo de Chira y dejó comenzada el Gobernador Pedrarias, también de 150 toneles. Una

carabela de 60 toneles y un pataz de 50 y otras dos carabelas más medianas. Por todas ocho. Que ha sido mucho hazer en tierra tan apartada de donde se pueden traer las cosas necesarias. No hice las 12 que a V. M. escribí, porque hacer 12 no fuera tanto como estas que están puestas en toda perfección. Irán, pez, hierro, jarcia, velas, etc., de respeto para repararlas en caso de necesidad, y para hacer otras llevo maestros de todos oficios. Sólo no se han podido hacer toneleros para el votamen y basija; pero se remedió esta falta por el aviso que me dio uno de los pilotos portugueses; fue que en la navegación de la especiería portugueses y naturales traen vasijas que llaman tanques, que son de la grandeza que quieren; tengo dellos los necesarios, que hacen a seis y cuatro botas de agua, los que salen tan singular vasija y tan buena que la tenemos por mejor que los toneles de España.

Sin tocar a ninguno de los que están poblados en esta provincia, de gente que tengo y cada día me vienen, irán conmigo 500 españoles, muchos dellos hijosdalgos, hechos a la guerra destas partes, todos armados con armas de España, coseletes, corazas, cotas; de los que serán 100 ballesteros, 50 escopeteros, algunos arcabuceros, 100 de espada y rodela y espada de dos manos, 250 piqueros. No determino llevar caballos hasta saber la calidad de la tierra, y en tal caso se podrá brevemente proveer, porque dejo míos y de los que van conmigo 200 caballos muy buenos. Llevaré 50 lanzas de personas tales que doquiera puedan saltar en tierra, calarla y saber los secretos della.

Por los trabajos que suele haber en la persona que manda, como sucedió en la armada del Comendador Loaysa, que por no le obedecer recibió V. M. mucho deservicio y él se perdió, me pareció ir yo mismo en esta jornada, con lo cual va la gente muy contenta. Para la buena gobernación desta provincia dejaré muy proveído. Suplico nada se innove en ella hasta que yo haya avisado del suceso desta jornada".⁴²

Panamá siguió produciendo naves.

El licenciado Espinosa recorrió las costas de Panamá. En 1519 partió con Pascual de Andagoya a la conquista de Burica; no participó en la conquista y reparto del Perú; pero se aprovechó de él haciendo el negocio de naviero, con el cual se enriqueció nuevamente; más adelante, en 1540, organizó una expedición en Panamá, logrando equipar un galeón, una carabela

⁴² Pedro de Alvarado: *Carta al emperador*, en ibídem, pp. 31-33.

y dos bergantines. Con ellos avanzó hasta fundar el puerto de San Buenaventura. También, más adelante, puso a disposición de La Gasca algunos de sus navíos.⁴³

Aparecían nuevos nombres en las numerosas naves que se construían en el Mar del Sur.

Desde Méjico, Cortés envía expediciones más al occidente para alcanzar el extremo oriente. Alvaro de Saavedra zarpa en 1527 con el fin de localizar el paradero de Loaysa y la carabela *Trinidad* de la expedición de Magallanes, llegando a Nueva Guinea. Sus barcos se habían construido en las costas occidentales de Méjico: Acapulco se proyectaba al Pacífico con sus naves. Saavedra zarpó de Ziguatanejo (Zacatula) el 31 de octubre de 1527, con las naos *Florida* y *Sancti Spiritus* y el bergantín *Santiago*, todos barcos construidos en las costas del Pacífico.

Las expediciones seguirían al correr de los años: La de Ruy López de Villalobos en 1542; la de Miguel de Legázpi en 1559, con el padre agustino Andrés de Urdaneta, quien sería el nuevo guía en las expediciones de poniente a oriente: Urdaneta no navegó al azar, sino por una derrota estudiada abriendo la ruta que habían de seguir los galeones de carrera de Acapulco, "el galeón de Filipinas"; Urdaneta partió de vuelta desde Cebú, el 1 de junio de 1565, llegando a Acapulco el 8 de octubre de 1565, descubriendo la vuelta al poniente con naves construidas en las costas de Méjico.

En enero de 1587 hacían la carrera dos navíos construidos en Nicaragua, en el Puerto de Realejo o de la Posesión. Ahí se construyó el galeón San Martín para la carrera de Acapulco-Manila y viceversa.⁴⁴

Primeras naves en Chile

Es tiempo que naveguemos más al sur, al extremo de Chile: Se acercan las primeras naves que lograrán pasar del Mar del Norte al Mar del Sur; las primeras naves que consiguieron correr por ambos océanos.

Hernando de Magallanes preparó su expedición en Sevilla y, superadas las mayores dificultades, zarpó del puerto de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519 con sus cinco naves: *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*, con 200 hombres dentro de ellas. Lo sabemos por uno de sus pasa-

jeros, el escritor y caballero italiano Antonio Pigafetta, quien narra las peripecias del viaje.

Después de un año alcanzaron los 50° de latitud sur; disminuyeron los hombres y perdieron dos de sus naves, *San Antonio* y *Santiago*, logrando avistar y reconocer la entrada de un estrecho que cortaba el continente y unía los dos océanos, el 1 de noviembre de 1520, estrecho que llevó el nombre de Todos los Santos y que la posteridad conoce para siempre como el estrecho de Magallanes.

Hernando de Magallanes no desmayó: Entró en el estrecho con sus tres naves el 6 de noviembre de 1520, logrando salir al nuevo océano el 27 del mismo mes: Había descubierto el ansiado paso hacia el extremo oriente y lo grado atravesar el continente abriendo las posibilidades de llegar a la especiería por una vía hispana propia, independiente de la portuguesa.

Hay algo más: Fue el primero en descubrir, conocer y atravesar tierras de Chile. Porque Chile fue descubierto primeramente por el mar, muchos años antes que lo hiciera por tierra el capitán y adelantado Diego de Almagro. Descubrimiento de tierras tan hermosas como ninguna: Las tierras del estrecho son las más hermosas del mundo, describía Pigafetta, el escritor de la expedición de Magallanes.⁴⁵

Lo plasmó bien el historiador padre Diego de Rosales, siendo el primero que subrayó tan claramente la importancia marítima del origen de Chile. Los siguientes párrafos son un verdadero homenaje a las características marítimas de Chile:

"Pero no supo (Colón), como también lo ignoraron los antiguos, que había parajes y rumbos por donde se juntaban los dos mares y daban pasaje del uno al otro: ciencia que sólo alcanzó el primero el insigne y nunca bastante alabado Magallanes, como se verá, y cuyas pisadas siguieron otros, siendo el primer descubridor del Reyno de Chile, del Perú y de los demás Reynos y Provincias de las extendidas Indias occidentales, por esta parte. Y como Reyno de Chile se descubrió primero y se comenzó a poblar por los que pasaron por mar, que por los descubridores y pobladores que pasaron a él por tierra, viniendo del Perú; que éstos caminaron por tierra continente después, y aquéllos vinieron antes de España por mar, y entraron en este Reyno, por donde hallaron que

⁴³ R. Porras B.: *Las relaciones primitivas de la conquista del Perú*, pp. 23-25.

⁴⁴ María Lourdes Díaz-Trechuelo Spinola: "La conexión entre el Atlántico y el Pacífico", en *Anuario de estudios americanos* N° 25, 1968, pp. 469-494.

⁴⁵ Cfr.: Antonio Pigafetta: *La expedición al Estrecho de Magallanes*; Fernández de Navarrete, *Colección de viajes*, t. 4, pp. 209-247; Pablo Pastelles, *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*, Madrid, 1920, pp. 100-180.

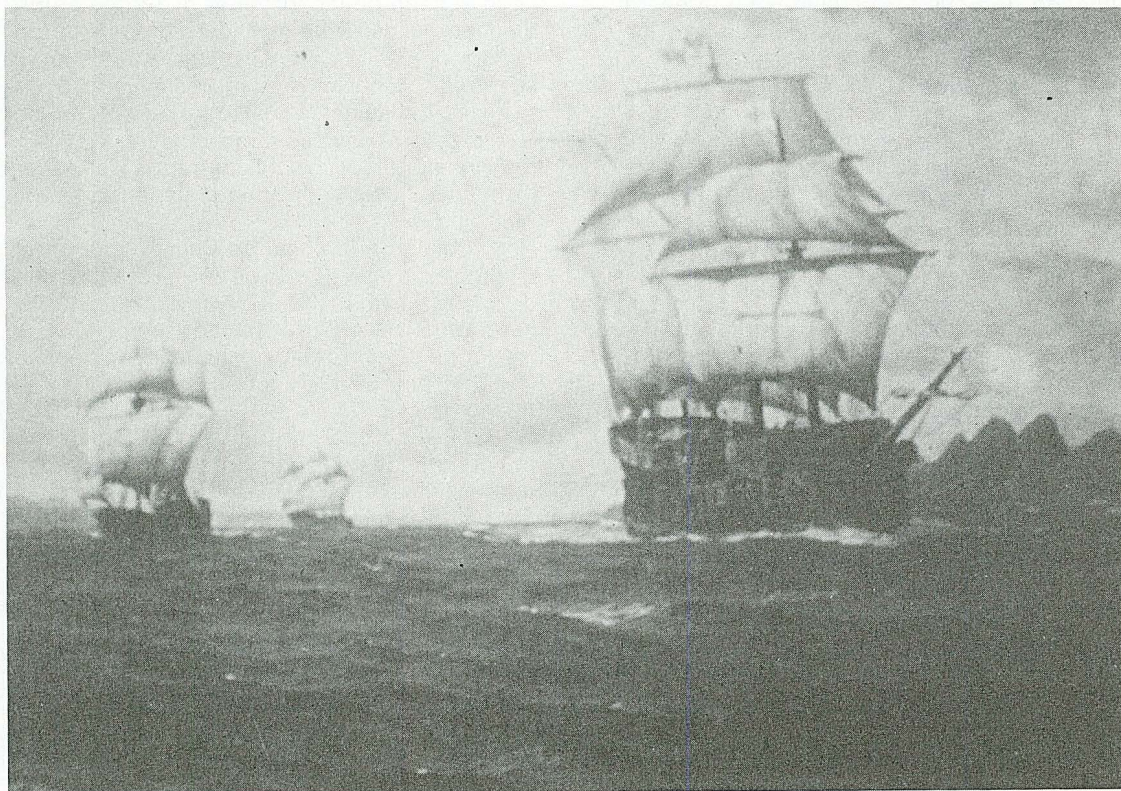
se continuaban los mares, es forzoso tratar primero de los que primero le descubrieron".⁴⁶

Después de aclarar su método y contenido, Rosales vuelve a fijarse en los aspectos marítimos y la llegada de aquellas primeras naves de Magallanes a las costas de Chile:

"Y así referiré primero, por guardar el orden debido, los hechos, caminos y victorias de los que entraron primero en este Reyno de Chile, que como entraron por mar, sus hazañas fueron descubrir nuevos caminos y estrechos; su valor lució en la constancia, y sus victoria fueron de las furias de los vientos, de la soberbia de los mares, de la hinchazón de las ondas y de la continua oposición de los elementos y contradicciones de los pusilánimes". Y siguiendo

do las alabanzas de este insigne navegante Magallanes, añade: "Y si la mía (pluma) tuviera el caudal que sus hechos merecen, le llevará en volandas de la otra banda de la eternidad por haber descubierto el primero el Reyno de Chile asunto de mi cuidado".⁴⁷

Repitamos con el mismo Rosales los nombres de esas primeras naves con que partió de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1519: *La Santísima Trinidad*, era la capitana, *La Inmaculada Concepción de la Virgen Santísima*, *Santiago*, *San Antonio* y *Nuestra Señora de la Victoria*; atendiendo que el navío *Santiago* se estrelló y destruyó contra unas peñas y que la nave *San Antonio* tornó a España, en consecuencia, sólo tres naves cruzaron el estrecho:



DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES (Oleo de Alvaro Casanova Zenteno)

⁴⁶ Diego de Rosales: *Historia General del Reyno de Chile Flandes Indiano*, Valparaíso, 1877, t. 1, p. 18.

⁴⁷ *Ibidem*, pp. 20.

Trinidad, Concepción y Victoria y llegaron al gran océano, que llamaron Pacífico, porque no padecieron en él las tempestades acostumbradas en los anteriores viajes de exploración.

Dejemos a Magallanes y sus tres naves dirigiéndose hacia el horizonte siempre más lejano del océano Pacífico. Su hallazgo llenó de admiración al mundo por la importancia cosmográfica o geográfica.

Nuevos días, nuevas empresas y nuevos expedicionarios aprovecharán el descubrimiento del estrecho. En la corte del Emperador Carlos V se ampliaron las esperanzas de incalculables riquezas en las islas de la especiería. Dejando a un lado las expectativas de Portugal, decidió enviar una nueva expedición para ocupar aquellos archipiélagos. Encomendó la empresa al Comendador de la Orden de Rodas, fray García Jofré de Loaysa, acompañado del piloto Juan Sebastián Elcano, el que había completado la primera vuelta al mundo. La empresa se preparó al norte de España, no en el puerto obligado de Sevilla. Concluidos los preparativos, la expedición partió de la Coruña con siete navíos, el 24 de julio de 1525: La *Santa María de la Victoria*, de 300 toneles de porte; *Sancti Spiritus*, de 200 toneles; la *Anunciada*, de 170 toneles; la *San Gabriel*, de 130; *Santa María del Parral*, de 80; *San Lesmes*, de 86; el patache o galeón *Santiago*, de 50. La dotación de esta armada ascendía a 450 hombres.

Muchos obstáculos debieron superar para llegar a la boca oriental del estrecho: Naves despedazadas en las rocas, naves perdidas o separadas por un tiempo retrasaron la travesía del mismo. Una de las naves, el *San Lesmes*, al mando de Francisco de Hoces continuó hacia el sur y se dio cuenta que por ahí terminaba el continente; estuvo a punto de atravesar hacia el océano Pacífico por el futuro cabo de Hornos, pero no le dio nombre. Eso sucedía el 26 de enero de 1526.⁴⁸

Los barcos de Loaysa se entretuvieron en el estrecho más tiempo del necesario, más tiempo del que había empleado Magallanes; pero, al fin, desembocaron en el Pacífico el 26 de mayo de 1526, la nao capitana, las dos carabelas y el patache.

De nuevo una expedición marítima atravesaba Chile, diez años antes que la expedición terrestre recorriera los valles del territorio central.

La empresa continuó su viaje hacia el nordeste por el Pacífico; el Comendador acabó sus días en las aguas del Océano, el 30 de junio de 1526; una de sus naves con sus tripulantes perdidos y hambrientos llegó a las costas de Nueva España, a un punto distante unas 130 leguas de Méjico, a mediados de julio de 1527, pero no a través de las costas de Chile.⁴⁹

Ese privilegio de ser la primera nave que recorriera Chile de sur a norte estaba reservado a una de las naves del Obispo de Placencia, Guierre de Carbajal.

Armó tres navíos y los entregó a su hermano Francisco de Camargo, a cuyo nombre corrieron las capitulaciones con el Rey. Por real cédula, expedida en Valladolid el 6 de noviembre de 1536, se le autorizó para conquistar y poblar la costa del Mar del Sur, para conceder repartimientos de indios, para llevar 80 caballos y 200 esclavos negros, con el firme propósito de establecer poblamiento en el estrecho. La expedición partió de Sevilla en agosto de 1539, llegó al cabo de las Vírgenes el 12 de octubre y penetró el estrecho el 30 del siguiente enero.

En la primera angostura la nave capitana se estrelló contra los roqueríos, salvándose parte de la tripulación, la cual logró salir al Mar del Sur; la tercera nave no pudo vencer las corrientes y volvió a España. Los naufragos vieron partir la nave hacia el occidente, llegando ésta al Mar del Sur.

"Corrieron la costa de Chile, cogieron algún refresco en el puerto de Carnero, como queda referido arriba. Ultimamente aportaron al Callao donde se guarda mucho tiempo el palo mayor para memoria de esta navegación y ser la primera nave que llegó al Perú por este estrecho".⁵⁰

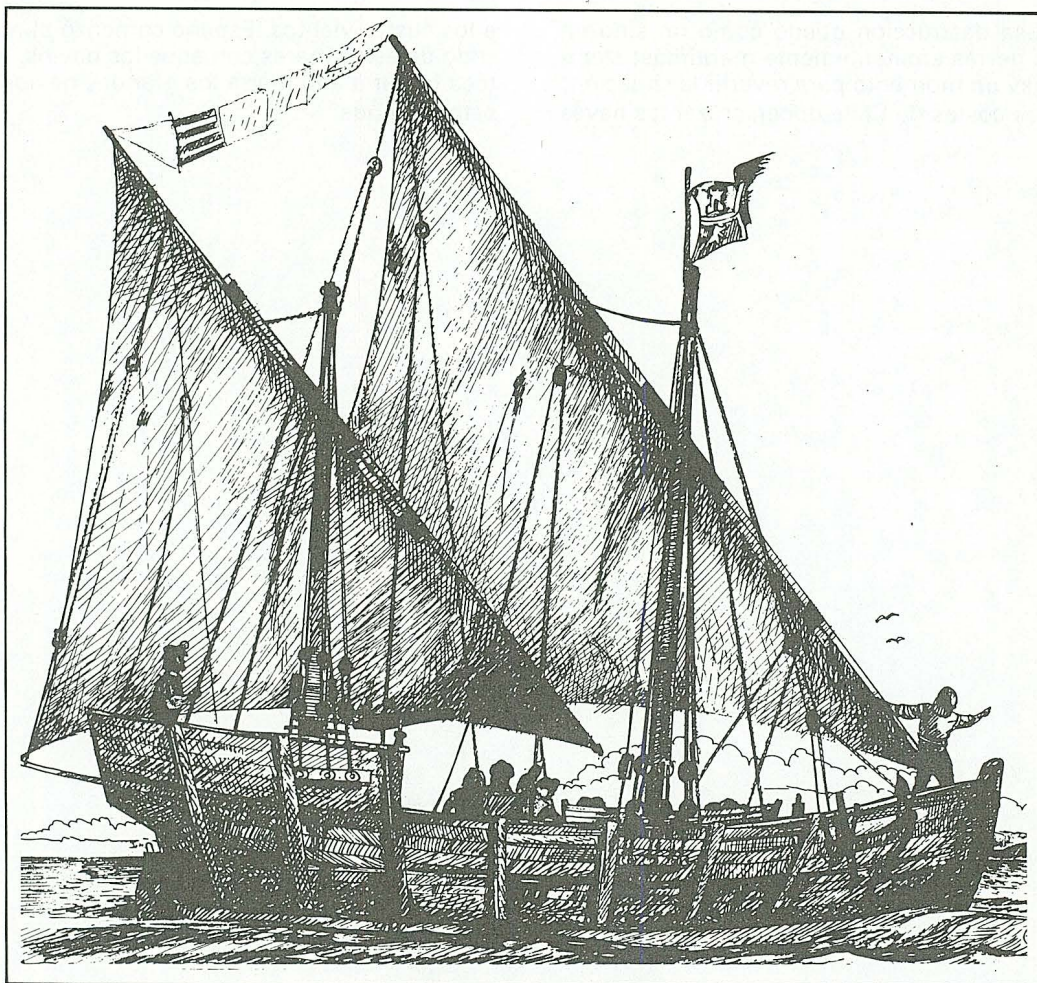
Era el tiempo en que ya había aparecido por el norte de Chile, viniendo desde el Perú, la primera nave española: Un pequeño barco, el *Santiguillo*, que causaba la más expectante admiración de los indios de las costas de Chile, como la habían causado las carabelas de Colón a los habitantes caribeños.

El adelantado Diego de Almagro había iniciado su empresa de descubrimiento y primera conquista de las "doradas" tierras de Chile; mientras él y su expedición sufrían indecibles padecimientos atravesando los páramos y la cordillera, accedía por las costas la pequeña nave, al mando del capitán Juan de Saavedra

⁴⁸ Cfr.: Artículo "¿Quién descubrió el cabo de Hornos?", de Carlos López Urrutia, en Revista de Marina N° 3/1990, pp. 284-288, en el que se cuestiona esta versión.

⁴⁹ Pablo Pastelles: *El descubrimiento del estrecho*, pp. 183-205.

⁵⁰ Diego Rosales: Op. cit., t. 1, p. 30.



EL "SANTIAGUILLO"

que traía refuerzos y víveres a la expedición terrestre, llegando a las playas del que sería el primer puerto de la futura Nueva Extremadura.

Chile y Valparaíso se prepararon para conmemorar los 500 años de aquel encuentro de dos mundos en el mar: Al celebrar los 450 años del primer puerto que recibió aquella nave española, copiaron en detalle el *Santiaguillo*; de las costas madereras de Maule recogieron los leños para tallar la réplica de aquella nao. En las aguas de Valparaíso se mece aquella cáscara de nuez. Con estas cáscaras logró España llegar al continente nuevo, atravesar el estrecho y dar la vuelta al mundo.

Su llegada asombró a aquellos primitivos indígenas.

Hoy causa admiración a nuestra avanzada generación de enormes tonelajes, cómo España, con tan pequeñas naves, logró establecer y

dejar a firme a través de los siglos ese encuentro de dos mundos en el mar.

La respuesta debía ser la construcción de muchas naves para surcar los mares desde Chile hacia los países del mundo; aprender la lección de España y superarla a través de las propias construcciones.

Pedro de Valdivia, el fundador de nuestra nacionalidad, se dio cuenta muy pronto que sin navíos de comunicación y transporte le sería muy difícil mantenerse en esta tierra; por ello decidió y comenzó la construcción de un bergantín en las costas del valle de Aconcagua, en Concón. Bergantín quemado por los indios en rebeldía, quienes junto con la destrucción de la incipiente ciudad, dejaron a los conquistadores en la más angustiosa necesidad durante tres años, trabajos y miserias que sólo tuvieron fin cuando llegó un navío con socorros.

Esa destrucción quedó como un sino en estas tierras eminentemente marítimas; siempre hay un momento para revertir la situación: Por las costas de Chile deben cruzar las naves

a los cuatro vientos. España comenzó el recorrido de estos mares con aquellos navíos. Nos toca lanzar a alta mar a los grandes navíos de estos tiempos.

