

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE MAGALLANES

José María SILOS RODRÍGUEZ
Capitán de corbeta (RNA)

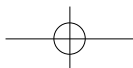
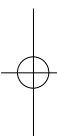
Introducción



El descubrimiento del paso del Atlántico sur al océano Pacífico motivó numerosas expediciones españolas para reconocer, cartografiar y estudiar las posibilidades de su defensa, e incluso alguna desgraciada tentativa de colonización. El estrecho de Magallanes permitía superar la prohibición de navegar hacia las Indias Orientales y las ricas islas de las Especies doblando el cabo de Buena Esperanza; pero, como se demostró en numerosas ocasiones, este camino obligaba a cruzar la zona donde se encuentran los mares más tempestuosos y duros del globo, y donde las borrascas se suceden una tras otra durante casi todo el año, aumentando las penurias las bajas temperaturas de la zona.

Pero también las otras potencias marítimas europeas se interesaron por este paso, y tanto Inglaterra como Holanda o Francia enviaron expediciones al estrecho de Magallanes, la mayoría de ellas con la finalidad corsaria de saquear las ciudades españolas de la costa del Pacífico.

En este artículo se recogen las principales misiones extranjeras al estrecho, desde su descubrimiento hasta finales del siglo XVII, según se narran en la parte II del libro *Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes de la Fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786*, que se conserva en la biblioteca del Real Observatorio Astronómico de la Marina de San Fernando (Cádiz) y que fue impreso en Madrid, en el año de 1788, en la imprenta de la viuda de Ibarra, hijos y compañía. Por las interesantes referencias bibliográficas y la relativa frescura de las fuentes conforma un interesante cuerpo descriptivo, al tiempo que rescata relatos contenidos en antiguas publicaciones enterradas en archivos y bibliotecas.



JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ



Figura 1. Carta reducida del estrecho de Magallanes, levantada durante la expedición de don Antonio de Córdoba a bordo de la fragata *Santa María de la Cabeza*.

Expedición de Drake (1577-1580)

Aprestaron con mucho misterio una escuadra de cinco navíos (1) y 164 personas, divulgando llevaba destino a Alejandría. Confiáronla al caballero Drake, ya rico con lo que había pillado en S. Juan de Ulúa (2), a quien ésta y otras expediciones no menos felices elevaron a las supremas dignidades de la mar, y le adquirieron, acaso no con gran justicia, mucho renombre. Partió de Plymouth (3) y arribó al mismo puerto, de donde salió segunda vez (4). Avistó el cabo Cantín, y en Mogador hizo una pinaza, con madera que llevaba preparada, reconoció Cabo Blanco y las islas de Mayo y Santiago: aquí hizo una

(1) Los buques fueron:

- *Pelican* (Golden Hind): 150 toneladas, 18 cañones, nave almiranta de Francis Drake.
 - *Elizabeth*: 80 toneladas, 16 cañones, nave vicealmiranta, a cargo del capitán John Winter.
 - *Marigold*: 30 toneladas, 16 cañones; capitán, John Thomas.
 - *Swan*. 50 toneladas, 5 cañones, buque de abastecimiento; capitán, John Chester.
 - *Christopher*: Pinaza a vela y remo, 1 cañón; capitán, Thomas Moon.
- (2) En realidad, el mayor botín lo obtuvo del saqueo de Nombre de Dios, en 1572.
 (3) Partió el día 15 de noviembre de 1577.
 (4) Volvió a zarpar el día 13 de diciembre de 1577.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

presa, de la que retuvo al piloto y ella se fue a fondo (5): padeció las calmas ordinarias de la línea: llegó a la costa del Brasil, al Río de la Plata y a dar fondo en el puerto de San Julián (6). Aún permanecían los patíbulos que erigió Magallanes para conservar su autoridad. Empleólos también Drake contra Thomas Doughtie (7), que quería amotinarse, y dio nombre de isla de la Justicia al lugar de la ejecución. También peleó con los patagones (8). Dio la vela y a los tres días embocó el estrecho. Al siguiente hubo de retroceder por un viento contrario y dar fondo sin saber adónde; pero favoreciéndole después a pesar de la estación, supliendo su dicha por su ignorancia, harto manifiesta en las ningunas noticias que se dan en su diario y en decir no hallaba fondo en que anclar, le pasó en diecisiete días, de que no hay otro ejemplo (9), y se halló en el Pacífico. Navegaron en él y se separaron (por una tormenta de cuarenta días, en que perecieron algunos [10]) del navío de Mr. Winter, creyendo que embocaría de nuevo el estrecho, como sucedió efectivamente (11). La casualidad le deparó islas donde hizo provisión de cuanto necesitaba. Saqueó y tomó Valparaíso (12) y otros varios lugares de la costa hasta Lima, cuyo puerto también saqueó (13). Se apoderó en la altura de Panamá de naves españolas cargadas de tesoros (14) (15). Arruinó el pueblo de Guatalco, y ya saciado de riquezas pensó en dejar

(5) El buque capturado se llamaba *Santa María*, que fue incorporado a la flotilla con el nombre de *Mary*. Su piloto, el portugués Nuño da Silva, fue de gran ayuda para la navegación por el estrecho de Magallanes.

(6) Fondeó en San Julián el día 20 de junio de 1578, permaneciendo durante dos meses reparando y acondicionando los buques, aunque el *Swan*, el *Christopher* y el apresado *Santa María* fueron desguazados y convertidos en leña debido a su mal estado.

(7) Thomas Doughty fue acusado de encabezar un motín y se le ajustició en el mismo lugar en el que Magallanes ejecutó a Gaspar de Quesada en 1520.

(8) ARGENSOLA: *Historia de las Molucas*, lib. 3. p. 106.

(9) Zarpó de San Julián el día 17 de agosto de 1578, y tres días más tarde doblaba el cabo de las Vírgenes y embocaba el estrecho de Magallanes, fondeando en una isla ya en la segunda angostura, donde dice haber matado 3.000 pingüinos en un solo día. Efectivamente, pasaron el estrecho en quince días, pues el 6 de septiembre zarpan de cabo Pilar, ya en aguas del océano Pacífico.

(10) Argensola (*op cit.*, p. 106) dice que, vuelto a Inglaterra por el mismo estrecho, le mandó la reina Isabel ahorcar por haber desamparado a su general, reservándolo para cuando éste volviese; pero que a sus instancias le perdonó.

(11) Toda la fortuna que le acompañó durante el paso del estrecho se le volvió en contra nada más salir al Pacífico. Durante más de cuarenta días sufrió un temporal tras otro, que lo arrastró hacia el sur hasta los 57° S, perdiéndose el navío *Marygold*. Remontaron de nuevo hasta los 51° S y lograron fondear cerca de la actual isla Solar, en la bahía que denominó «de la Separación de los Amigos», porque allí se perdió de vista el navío *Elizabeth*, al mando del capitán John Winter. De nuevo fue arrastrado hacia el sur y siguió un duro camino hacia el norte hasta los primeros días del mes de noviembre.

(12) Día 5 de diciembre de 1578.

(13) Día 15 de febrero de 1579.

(14) Su presa más importante la obtuvo el día 1 de marzo de 1579, abordando al navío *Nuestra Señora de la Concepción* (Cacafuego), al que tomaron 80 libras de oro y 26 toneladas de plata en barras con un valor aproximado de 126.000 libras esterlinas.

(15) Véase *La Dragontea*, cant. I, octavas 59 y 61. En la 60 cuenta este chiste de Drake con el libro registro de un navío:

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

este mar para regresar a los de Inglaterra. El miedo de embocar el estrecho por el oeste. y ya rico él, de las fuerzas españolas que suponía reunidas para combatirlo, le compelieron a seguir su viaje dando la vuelta al globo, que fue el parecer común. Empezó esta navegación, y enmendando el rumbo en 43° N, descubrió una isla que por su semejanza con la Inglaterra renovó en ella su antiguo nombre llamándola Nueva Albión. Trató con mucha amistad con los salvajes que la habitaban, y entre otras cosas que hizo por tenerlos gratos fue el leerles, aunque de ningún modo se entendían, varios capítulos de la Biblia. (16). Partió de estas islas para las de las Molucas. Llegó a la de Ternate; de ella, por las Célebes y Java avistó el cabo de Buena Esperanza antes que otra tierra alguna. Reconoció la Sierra Leona, y finalmente, cargado de tesoros (17) y con la gloria de haber dado la segunda vuelta al globo, fondeó en Plymouth con su navío el *Pelícano* a los tres años menos dos días de su partida (18) (19), preparándose a otros viajes no tan prósperos (20).

Primera expedición de Thomas Cavendish (1586-1588)

La fama y la riqueza que se adquirió Drake con su viaje estimularon a Thomas Cavendish a emprender otro semejante. Armó a sus expensas tres navíos (21), que llevaban 123 personas. Partió de Plymouth: tocó en Sierra

*Las márgenes del cual por recibidos,
satisfaciendo con extrañas veras,
firmaste de tu nombre las partidas,
como si el dueño de la plata fueras;
hasta las letras hoy están corridas
de que esta burla a su registro hicieras;
volviste el libro que fuese en tanto estrago
para el dueño gentil recibo y pago.*

(16) Drake en realidad fue en busca del paso del noroeste hacia el Atlántico, subiendo hasta los 48° N, cerca del estrecho de Juan de Fuca. Después volvió al sur, fondeando al norte de la bahía de San Francisco. Desde allí salió el 25 de julio para cruzar el Pacífico, recalando en las islas Palaos o islas de los Ladrones.

(17) Fueron tantas las riquezas que pilló Drake que el señor de Vauchelles, traductor de un diario de este viaje en 1613, asegura en la dedicatoria que en regalos a la reina y otros señores de la corte dio más de 800 escudos (Apud Prevost t. II, lib. 2, p. 4) y Bougainville afirma en su *Prefación* que el navío *El Pelícano* fue cuidadosamente conservado en Deptford con una honrosa inscripción en el palo mayor.

(18) En realidad fondeó en Plymouth el 26 de septiembre de 1580, tras un viaje de dos años, diez meses y dieciocho días.

(19) *Collection of Voyages and Travels by Harris*, p 19, t. I. Argensol, en el libro citado, trae un extracto de este viaje desde la pp. 104 a la 108; Martinière, en el mismo t. 2; Prevost (*ib.*) desde la p. 4 a la 9.

(20) Los cuenta Lope de Vega, así como su muerte en la expedición contra Panamá, como argumento de los 10 cantos de su *Dragontea*, que está en el t. 3 de la edición de Sancha; y ARGENSOLA, lib. 5, p. 173; lib. 6, pp. 218 y ss.

(21) Los navíos fueron *Desire* (140 toneladas), *Content* (60 toneladas) y *Hugh Gallant* (40 toneladas).

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...



Derrota seguida por Cavendish (22).

Leona, y destruyendo una aldea de negros ensayó en la costa de África lo que meditaba en las de América. Aportó a las islas de Cabo Verde. Reconoció el Brasil en los 47°. Llegó a un puerto, que llamó Deseado, del nombre de uno de sus buques, y en el que tuvo una refriega con los patagones.

Partió de él, y barajando la costa montó los cabos Blanco y de las Vírgenes. Dio fondo, y por una tempestad de más de setenta horas, perdieron las amarras. Algunos días después embocó el estrecho (23). Al siguiente tomó a su bordo un español llamado Thomé Hernández, que era uno de los pocos que sobrevivían a esta fecha. Éste les refirió lo acaecido en toda la expedición hasta la ida de Sarmiento (24) y añadió que, habiéndose él quedado en la ciudad de don Felipe, al cabo de dos meses llegó por tierra la gente de la

(22) *Zee-Togten dom Thomas Candyg us de West Indien un van door. Twee vermaarde scheeps-togten van Thomas Cavendisch, engels edelman, De eerste rond-om de geheelen Aard-kloot, Gedaan in the jaar 1586...* Leyden : By Pieter Vander Aa, 1706. 64 p. Biblioteca Nacional de Chile.

(23) Día 6 de enero de 1587.

(24) Todos estos acontecimientos están tomados de la declaración de este español, de la que se hablará más adelante; y lo que concuerda con la extractada de Sarmiento, en lo que los dos fueron testigos, es una prueba de la verdad de ambas.

(25) Sarmiento volvía desde la ciudad del Rey Felipe a la primera que había fundado, llamada Nombre de Jesús, pero un temporal lo arrojó afuera del estrecho y ya no pudo volver a recalar en él, por lo que regresó en busca de ayuda para los colonos. Y, como sabemos, nunca más pudo volver al Magallanes, quedando aquellos primeros pobladores abandonados a su suerte.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

otra, que contó lo acaecido (25) a Sarmiento. No pudiendo alimentarse todos, determinó Biedma, que era el jefe, volviesen doscientos a la primera ciudad del Nombre de Jesús, por si embocaba algún navío, pedirle socorro, quedándose él con los demás pobladores. Pasado este invierno y entrado el siguiente, a causa de que la gente se iba muriendo de hambre, determinó Biedma embarcarse con cincuenta que quedaban en dos barcos que construyó al intento: perdióse el uno en los arrecifes de la Punta de Santa Brígida, y no cabiendo todos en el otro, se volvió Biedma con veinte, dejando treinta con Hernández a que se mariscasen en aquella playa para poderse sustentar. Pasado este segundo invierno, se juntaron los de ambas divisiones en número de quince y tres mujeres, pues los demás habían perecido de hambre, y se dirigieron a la primera población, hallando en su tránsito muchos cadáveres de españoles. Pasada la Punta de S. Gerónimo descubrieron tres navíos que venían corriendo un tiempo (eran los de Cavendish): se hicieron recíprocas señales y en un batel llegó el comandante. Oídas estas lástimas, quedóse con Hernández y dijo a los que le acompañaban fuesen a los otros para decirles que allí los esperaba.

Pero, llegado a su navío, aprovechándose del tiempo favorable siguió sin aguardar la dirección del estrecho. En la isla de los Patos hizo muy buena provisión de ellos: dio fondo en la ciudad de Don Felipe, que denominó Puerto de la Hambre: hizo agua y leña aprovechándose de la ruina de aquella población: esperó para tomar su artillería, ya que no había esperado para salvar sus míseros habitantes (26). Dio la vela y pasó con alguna detención lo que quedaba del estrecho: padeció borrascas, y en los 45° se le separó un navío. Tocó en la isla de Santa María, que fue la primera tierra que vio: aquí se le reunió el navío separado: proveyéronse de vituallas, y no habiendo podido tomar por la cerrazón Valparaíso, que era adonde se dirigían, se hallaron sobre el Puerto Quintero (27), donde se mostraron tres españoles a reconocerles. Quisieron engañarles por medio de Hernández, pero éste dijo quiénes eran y se lo ocultó a Cavendish, por lo que mandó gente para hacer bastimentos con el mismo Thomé Hernández, dándole ocasión de huirse a los suyos, que prevenidos por él dieron sobre los ingleses, matando doce y prendiendo nueve, de los cuales, tratándolos como piratas, se ahorcaron seis (28).

Hízose a la vela Cavendish, y como un fuego devorador corrió toda la costa, reduciendo a cenizas sin provecho suyo cuantos pueblos podía. Paita, Puna, la población de Río Dulce, las presas y los navíos que hallaba en astille-

(26) Entre el gran número de equivocaciones que contiene el extracto de este viaje en la colección traducida por Prevost (t. II, lib. 2, pp. 11 y ss.), que sería tan prolijo como inútil ir manifestando, no se puede omitir la falsedad con que se asegura tomó Cavendish a su bordo todos los pobladores que quedaban en el estrecho.

(27) Día 30 de febrero de 1587.

(28) Aquí concluye la declaración que de orden del virrey del Perú, príncipe de Esquilache, dio en 21 de marzo de 1620 el mismo Thomé Hernández ante escribano, ya de edad de sesenta y dos años. Este manuscrito, paraba entre los del teniente general marqués de Tabalosos y lo publicó don Bernardo Iriarte a continuación del *Primer viaje* de Sarmiento. Cavendish en su *Diario* difiere mucho de la relación del español.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

ro tuvieron esta suerte. Cortaron la equinoccial, dieron vista a la Nueva España y el puerto y ciudad de la Natividad, y varias otras presas tuvieron igual destino: tocó en la bahía de Santiago y en la punta occidental de la California, donde renovó su aguada: se apoderó después de un combate del galeón de Manila (29), con buena porción de oro y preciosos frutos: puso en aquella tierra inculta a su miserable equipaje: se reservó al piloto y quemó el buque: hizo rumbo a las islas de los Ladrones, que avistó a los cuarenta y cinco días: en el intermedio se le desunió el Almirante para no volvérselo a unir: refrescó en estas Islas: llegó al cabo del Espíritu Santo, en las islas Filipinas (30), donde también tomó refrescos, ahorcó al piloto español diciendo había averiguado que quería hacerle una traición: estuvo en las inmediaciones del Gilolo: dirigióse a Java y de allí dio la vela para la costa de África, que avistó a 50 leguas del cabo de Buena Esperanza (31): estuvo en la isla de Santa Elena, en las Azores y en el puerto de su primitiva salida al cabo de dos años, cinco semanas y cuatro días: soberbio, y no contento con su prosperidad lo que le incitó a repetir otros viajes que no tuvieron tan feliz éxito (32).

Expedición de Merick (1589)

Andrés Merick, inglés, salió de Portsmouth con un navío llamado el *Plaisir* (33), proyectando penetrar por el Magallanes al Pacífico; pero las recias tempestades y los repetidos riesgos a que se vio expuesto en el estrecho le obligaron a retroceder y dirigirse a Europa sin haber podido lograr el objetivo de su expedición.

Expedición de Chidley (1591) (34)

Juan Chidley, también inglés, que emprendió la misma carrera, no logró que entrase más que un buque de los de su escuadra en el estrecho: éste, después de muchos contratiempos, restituido a Europa naufragó en la costa de Normandía.

(29) El galeón era el *Santa Ana* y fue abordado en noviembre de 1587, cuando se dirigía a Acapulco cargado con mercancías de China.

(30) Día 14 de enero de 1588.

(31) Día 11 de mayo de 1588.

(32) *The prosperous Voyage of Mr. Candish*, Esq. Vc. First volume of Navigantium at Itinerantium Bibliotheca, lib. I, cap. 5, p. 24.

(33) Merrick salió con una flotilla de tres navíos y dos pinazas, costeadas por Chidley. Siendo su buque el *Delight*, y los otros dos, el *White Lion* y el *Wild Man*. Sólo el *Delight* logró llegar al estrecho de Magallanes, donde encontró loco y enfermo al último sobreviviente de los colonos de Sarmiento.

(34) La expedición de Chidley es la misma que la de Merrick.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

Segunda expedición de Cavendish (1591-1593)

Salió Cavendish con cinco buques e igual intento (35) que la primera vez. Costóle veinte días llegar desde Portugal a las Canarias y veintisiete a la línea, donde casi todos enfermaron. Llegó al Brasil, y el piloto de un navío de que se apoderó dijo estaban en Cabo Frío. Tocaron en la isla Grande, a 12 leguas de la bahía de Todos los Santos, donde se refrescaron. Los desórdenes que ejecutaron en esta escala, tratándose entre sí como judíos y turcos, fueron presagio de lo que les sucedió en adelante. Hubo muchos alborotos. Saquearon después la bahía de Todos los Santos, y de allí se dirigieron al estrecho. En la altura del Río de la Plata sufrieron una gran borrasca que los dispersó; pero se reunieron en el Puerto Deseado, donde se refrescaron de nuevo. Salieron para el estrecho, le embocaron, y por la contrariedad de los vientos se detuvieron en el Puerto de la Hambre. La padecieron todos, y muchos fríos e indecibles trabajos. Y habiendo corrido hasta 50 leguas hacia el estrecho, con mucha mortandad y sin poder desembocar (36) por el motín de su equipaje, hubo de volverse al Brasil. Perdió dos buques en esta travesía: se le separó otro en una tempestad dejando solo a Cavendish: llegó a San Vicente: se le reunió el buque separado, y después de varias aventuras se fue otra vez, dejando a Cavendish sus heridos y enfermos, y llevándose consigo los cirujanos. Llegó Cavendish a la isla de San Sebastián, donde hizo aguada. Quiso volver al estrecho; pero su gente toda juró que no lo permitiría: hubo otro motín en que quisieron matarle, y un irlandés llevó a los portugueses a la isla, los que o hicieron prisioneros o dieron muerte a cuantos estaban en ella. Cavendish aún insistía por volver al estrecho, sin convenir su tripulación. Propuso por apaciguarla ir a Santa Elena, y se dirigieron, a pesar de Cavendish, a Inglaterra, a la que él en sus circunstancias actuales tenía tanto horror como su marinería al estrecho. Estando en el 8° N hizo su testamento y escribió una carta que contenía hasta esta altura, y se ignora si llegó a Inglaterra o si acabó sus días en la mar (37).

(35) Día 26 agosto 1591.

(36) Se le atribuye el descubrimiento de las islas Malvinas (islas Meridionales de Davis). Aunque otras fuentes atribuyen a Esteban Gómez, con la nave *San Antonio*, de la expedición española de Magallanes, el descubrimiento de las islas en su viaje de regreso a España, en 1520. Como resultado de esta noticia, comienzan a figurar en la cartografía de la época: mapa de Pedro Reinel (1522-1523); Diego Rivero (1526-1527 y 1529); Islario de Santa Cruz (1541); Sebastián Gaboto (1544); Diego Gutiérrez (1561); Bartolomé Olivos (1562). Sin embargo, parece ser que tenía conocimiento de su existencia por fuentes de otra nave de la expedición de Magallanes, por lo que otros historiadores reconocen como descubridor de estas islas a Sebald de Weert, en 1600, quien las denominó «Sebaldinas».

(37) *The last and disasterous Voyage of that famous Navigator Mr. Tho. Cavendish*, en la citada Biblioteca, lib. 5, cap. 3, p. 695. Martinière asegura que murió en el estrecho, pero hay muy poco que fiar de la exactitud de este geógrafo.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

Expedición de Ricardo Hawkins (1593)

No desistieron de su intento los ingleses con este contratiempo. Antes [bien] con el vasto objeto de ir a la China, al Japón, a las Filipinas y Molucas por el Magallanes (38), equipó a su costa Ricardo Hawkins dos navíos y una pinaza en abril de 1593. El mayor era de 500 toneladas (39) (40) y 32 cañones; pero con tan ruin marinería que por ella y los malos tiempos, después de varios desastres en el canal, le costó tres meses llegar hasta las Canarias. En las islas de Cabo Verde perdió por enfermedades casi la mitad de su gente, y habiéndolas montado sufrió un gran peligro porque, errada su estima por causa de una corriente que le aconchó en la costa, estuvo para estrellarse en la Guinea. En las inmediaciones de la línea perecieron muchos de escorbuto, y esto y los vientos contrarios dio lugar a muchas murmuraciones. Hacia mediados de octubre empezaron a tener buen tiempo: avistaron el cabo de San Agustín, tomaron un puerto en la costa, en donde le requirieron partiese dentro de tres días, dándole un corto refresco de naranjas para los enfermos. Descubrieron el cabo Blanco y fueron a la isla de Santa Ana, en 22° 30' S, donde se refrescaron con varios sucesos. Dieron la vela ya todos convalecidos, y después de un mes de navegación llegaron a Cabo Frío y se dirigieron al estrecho. En la travesía tomaron a un portugués cargado de azúcar que iba por negros para el río de la Plata, y en la altura de este Río y a 50 leguas de él los separó un temporal, de lo que se valió el capitán del otro navío para volverse a Inglaterra. Entre los 48 y 49° vieron tierra, que no conocieron y a la que no pudieron atracarse. Al fin embocaron el estrecho, y en la isla de los Pájaros hicieron muy buena provisión de ellos. En uno de sus puertos recorrieron sus navíos, y en todo el estrecho vieron muy pocos habitantes. Salieron al Pacífico, pasaron de largo Valdivia e isla de Santa María, costearon hasta los 33° y llegaron a la isla de Juan Fernández. Entraron en Valparaíso, pillaron los buques que hallaron en su puerto, y ricos con la carga de oro que entró entretanto, salieron para Quintero, Arauco y Pisco, donde estuvieron dados fondo. Aquí les persiguió una armada dispuesta por el virrey del Perú, compuesta de seis buques a la orden de don Beltrán de Castro, su cuñado. Sobrevino una borrasca y lograron evadirse a favor de la oscuridad de la noche: hicieron presa de un navichuelo de 100 toneladas y ocho hombres de tripulación estando 50 leguas al norte de Lima: continuaron hasta el Guayaquil y cabo de San Francisco, cortaron la línea, y fueron hallados de nuevo por la escuadra del Perú, sin poder evitar el combate: mientras se preparaban a él no podían ser más los fieros y bravatas de la tripulación inglesa, y que se les olvidaron al punto, pues al llegar los españoles quisieron arriar la bandera, no lo consintió entonces el capitán; pero lo ejecutó después de una

(38) Lope de Vega, en su *Dragontea*, que llamó «Poema épico» aunque no se aparta un punto de la verdad histórica, dice que para vengar una rota que padeció su padre en San Juan de Ulúa. Véase todo el canto 2, 3 y 4, en que habla de esta expedición.

(39) *Ibidem*.

(40) El navío se llamaba *Repentance* (*Arrepentimiento*), pero la reina Isabel II lo renombró *Dainty* (*Delicado*).

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

honrada defensa, dándose prisionero de guerra (41). Todos fueron muy bien tratados, y Hawkins, en Panamá, en Lima, en el Cuzco y hasta en Sevilla, donde le condujeron, siempre fue mirado con distinción, por lo que hace elogio de sus vencedores, prometiendo en su diario una segunda parte de estos acaecimientos, que no ha visto la luz pública (42), y con este escarmiento cesaron en la América meridional los corsos de los ingleses (43).

Expedición de Jacobo Mahu (1598-1600)

No duró mucho la quietud en estos mares. Los holandeses, a quienes el entusiasmo de la libertad unido al furor de la guerra civil y a su fanatismo religioso les había rebelado contra su soberano, Felipe II, quedaron privados del comercio con España y Portugal, que era casi el único con que subsistían, y constreñidos a buscar el de Oriente (44). Como su Marina distaba todavía mucho de aquel esplendor que necesitaba para auxiliar abiertamente estas expediciones, fue forzoso que los particulares, por empresas clandestinas y caminos extraviados, las emprendiesen. Algunas asociaciones particulares, después de inútiles tentativas al norte y de otras a las Indias por el rumbo de los portugueses, antes de fijar por él su rico comercio, determinaron hacerle por el Magallanes (45).

La primera escuadra que una de estas compañías equipó la confió a Jacobo Mahu, constando de cinco buques desde 500 a 150 toneladas, en los que iban 547 personas. Dio la vela (46), y el tiempo la obligó a arribar a las Dunas, de donde volvió a hacerse a la mar, y en la altura del cabo de San Vicente batió a cuatro embarcaciones inglesas por creerlas españolas. La ignorancia de los pilotos, y no haber visto a tiempo la costa de África, casi les hizo dar en ella. Algunos tomaron la isla de Mayo, y todos fondearon en la de Santiago, donde después de muchas hostilidades salieron sin haber obtenido víveres, llevándose un barco de 30 toneladas. Tocaron en la isla Brava a este efecto. Murió del escorbuto que reinaba en la escuadra su general, Jacobo Mahu, y le sucedió en el encargo el vicealmirante Simón de Cordes. Aumentándose el contagio a 3° al S. de la línea, determinaron arribar a Annobón; pero descubrieron la costa de Manicongo, donde abordaron, corrigiendo un error de 120 leguas en su estima, y se les separó para siempre

(41) Este combate lo describe Lope de Vega en el citado canto 3.

(42) De estas tres últimas expediciones inglesas no da más noticia la Colección que hemos podido adquirir, la de Hakluis de 1600 (que no se encuentra en nuestras bibliotecas) trae sus *Diarios* circunstanciados; y de esta última una escueta noticia. Martinière en el t. II.

(43) En el año 1602 fue puesto en libertad, previo pago de un rescate de 3.000 libras.

(44) *Recueil des Voyages qui ont servi à l'establissement et aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales*, t. I, p. 263.

(45) Véanse los viajes emprendidos a este fin en 1594, 1595 y 1596, a que siguió después en 1606, el de Hudson con iguales miras, aunque con diversas derrotas, todos muy dignos de leerse, y que están en el t. I. de esta Colección a las pp. 55, 69, 87 y 210.

(46) Día 27 de junio de 1598.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

el barco que tomaron en Santiago, que llevaba 11 hombres. Saltaron a tierra y, no logrando restablecerse, dieron la vela para Annobón, adonde con nuevas hostilidades adquirieron muy pocos víveres. Esto, unido a que tampoco les favoreció aquí el temperamento, les hizo dar la vela para el estrecho, quemando antes cuanto pudieron de la isla. Aumentando latitud, empezaron todos a restablecerse. Llegaron a la altura del Río de la Plata, y siguiendo la costa embocaron el estrecho (47). Estando en la Bahía Grande, murió uno de los comandantes, y el duro invierno les costó más de 100 hombres. Siguieron por el estrecho, y en la bahía que llamaron de Cordes trataron con los patagones; en ella, por la estación y falta de víveres, padecieron indeciblemente. Partieron, y en otra bahía de la costa del sur fundaron una orden de caballería *para perpetuar la memoria de un viaje tan extraordinario y peligroso, en un estrecho que ninguna otra nación había emprendido pasar con tantos y tan grandes buques*. Entre varios capítulos que debían observar los caballeros era uno «exponer libremente sus vidas y hacer todos sus esfuerzos para que las Armas Holandesas triunfasen en el País en donde el Rey de España sacaba tantos tesoros empleados por tantos años en hacer la Guerra y oprimir a los Países Bajos». Nombróse esta orden el *León desencadenado*. Partieron de aquí y desembocaron el estrecho seis buques, porque habían armado la chalupa del general como pinaza. En la Mar del Sur los separó una tormenta, quedando unidos, aunque en muy mal estado *La Fe* y *La Fidelidad*, los cuales, después de muchos riesgos embocaron de nuevo al Magallanes y dieron fondo en una bahía de él y, sucesivamente, en otras, donde continuaron sus trabajos hasta separarse para siempre contra su voluntad, dirigiéndose el buque *La Fe*, que mandaba Sevaldo Vert, a la bahía de Cordes, donde encontró a Oliver Van Noort con su flota, de que hablaremos después. Siguióle algún tiempo; pero, no aguantando su buque de tantos modos quebrantado la conserva de los otros, hubo de continuar el estrecho hacia el Norte y, pasados indecibles apuros, de desembocarle al cabo de nueve meses de tan penosa demora en estos parajes. Cortaron la línea después el trópico de Cáncer, siempre acortando la ración; llegaron al fin al canal de la Mancha, y corridos veinticinco meses de tantos riesgos, al puerto de la salida (48).

El almirante Simón de Cordes y otro buque llegaron a la isla de Santa María, en la Mar del Sur donde los Indios le mataron y a veintitrés de su equipaje (49). Después uno de estos buques fue apresado en Valparaíso y conducido a Lima (50), y el otro, que era el del almirante, perdido su rumbo, llegó al Japón casi sin gente, de suerte que 14 personas que quedaban le abandonaron, y el último de esta escuadra fue tomado en las Molucas por los portugueses (51). Tal fue el destino de la orden de caballería que se erigió en los 52° de latitud.

(47) Marzo de 1599.

(48) Día 6 de junio de 1600.

(49) T. 3. de la misma Colección, p. 56.

(50) *Ib.*, p. 60.

(51) *Ib.*, p. 147.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

Expedición de Oliverio Noort (1598-1601)

Casi al mismo tiempo que la antecedente expedición, otra de las compañías particulares holandesas equipó una segunda flota, que constaba de los navíos el *Mauricio*, *Almirante*, *Enrique Federico*, *Vicealmirante* y dos *yats* (52).

El mando el jefe se confirió a Oliverio Noort (53), y la confianza en el rumbo, a Melis, piloto inglés, que había ido con Cavendish. El total de personas ascendió a 248. Salieron de Rotterdam (54) y tocaron en Plymouth, de donde dieron la vela para la isla del Príncipe. Aquí los portugueses mataron al piloto, a un hermano del general y a otros, uno de los primeros orígenes del odio entre estas dos naciones, que tan caro ha costado al agresor. Noort dio la vela haciendo rumbo al Brasil. Entró con sus cuatro buques en el río Janeiro con intención, que se le malogró, de hacer daño a los portugueses. Salió, y lo avanzado de la estación y la contrariedad de los tiempos le obligó a tomar la isla de Santa Clara, después de haber sido rechazado de Río Dulce. Aquí se murieron algunos de escorbuto, y por eso se vio en la precisión de quemar uno de los *yats*, y por el temor de la proximidad del continente, a dar la vela para el Puerto Deseado. Allí se refrescó y proveyó con más de 50 pájaros niños y partió para dar fondo en el cabo de las Vírgenes a los catorce meses de viaje y con pérdida de 100 hombres. Después de cinco tentativas inútiles, embocó Noort y el *yat* la primera angostura (55). Tuvo un reencuentro con una tropa de naturales de la Costa del Fuego, a quienes mató, tomando consigo cuatro muchachos y dos muchachas. Partió a buscar el Puerto de la Hambre, de cuya población no encontró ni vestigios. Pasado el Cabo Froward, dio fondo en una bahía, donde se le reunió el vicealmirante y otro buque holandés, que era el de Sebaldo Vert., de que se ha hecho mención, y donde construyeron una gran chalupa. Todos pasaron a Bahía Galante, y en tanto que en una junta formaban el plan de sus operaciones en el Pacífico, el almirante, sin orden alguna, se

(52) Los *yats* eran pequeñas embarcaciones de unas 50 toneladas. Las que participaron en la expedición eran las llamadas *Eendracht* (Armonía) y el *Aro*. El navío *Mauricio* tenía 275 toneladas, y el *Hendrick Frederick*, 350.

(53) La expedición fue financiada por comerciantes de Rotterdam y Amsterdam con 200.000 florines. No se sabe por qué fue designado Olivier Van Noort como jefe de esta escuadra, ya que era un comerciante propietario de una famosa taberna. Seguramente las ganancias que obtuvo en otras expediciones y sus contactos políticos dieron lugar a su nombramiento por el estatúder de los Países Bajos Unidos, Maurice de Nassau, príncipe de Orange. En las cartas patentes para esta misión se establece: «Nosotros, Maurice, Príncipe de Orange, ha acondicionado estos Navíos que nosotros estamos enviando a las costas de Asia, África, América y las Indias Orientales para negociar los tratados y comerciar con los habitantes de estas regiones. Pero cuando nosotros hemos estado informados que el español y el portugués son hostiles a los asuntos de nuestras provincias, y está[n] interfiriendo su navegación y comercio en estas aguas, contrariamente a todos los derechos naturales de ciudades y naciones, nosotros damos órdenes explícitas por la presente, para ir a estas islas, resistirse, hacer la guerra, y para golpear de cuantas formas sea posible contra el español dicho y portugués».

(54) Día 13 de septiembre 1598.

(55) Día 4 de noviembre de 1599.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

puso a la vela. Alcanzósele algunos días después, y en la bahía que nombró Noort de Mauricio, hecho consejo de guerra, se le dejó en una playa con muy escasas provisiones.



Lucha de Noort con los fueguinos (56).

Constando entonces el equipaje de 147 hombres; pero después se le separó la vicealmirante. Noort reconoció la costa de Chile. Hizo escala en una isla inmediata. Se apoderó de una nao española de cerca de 60 toneladas nombrada el *Buen Jesús*. Tocó en Valparaíso y quemó tres buques que halló en su puerto (57). Hizo otras escalas en la misma costa, y puso en libertad al capitán Ibarra y demás gente de su presa, reservándose al piloto y a algunos negros esclavos. Este piloto les dio noticia de toda la costa hasta Panamá, que se lo pagaron

(56) Escaramuza de la expedición de Van Noort con nativos del estrecho de Magallanes, ca. 1600. *Neue Welt und americanische historien: inhaltende warhasstige und vollkommene Beschreibungen uller West Indianischen landschafften...* / durch Johann Ludwig Gottfriedt. Franckfurt: Bendenen Merianischen Erben, 1655. 661, [3] p. Biblioteca Nacional de Chile.

(57) Entre ellos, el galeón *San Jerónimo*, de tres cubiertas, 250 toneladas y 24 cañones, construido en los astilleros de Guayaquil.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

tirándole al agua por no haber descubierto el mucho oro que traía el *Buen Jesús* de la isla de Santa María, y que botó antes de entregarse, con otros crímenes que Noort asegura confesó en un largo tormento. La misma presa fue abandonada porque hacía mucho agua. Determinó atravesar a las islas de los Ladrones y llegó a una de ellas (58), donde se refrescó, dirigiéndose a Filipinas. Aquí reconocieron uno que creyeron el estrecho de Manila, y también fueron reconocidos desde una canoa por un español que recelaba de acercarse; pero Noort le aseguró, presentando en la borda a un marinero vestido de fraile y fingiéndose franceses, que tenían comisión del rey de España para ir a Manila, se procuró abundancia de víveres. Descubierta la ficción, dio la vela y tomó la isla de Capul, última de las Filipinas, donde quemó cuatro lugares cuyos habitantes no querían proveerle de lo que necesitaba. Desde este punto empezaron a cometer muchas piraterías contra indios, españoles y chinos indistintamente, y determinados de saquear Manila entraron en su bahía (59). Armados por el gobernador dos buques mercantes para defenderse, se apoderó el uno del *yat* holandés; pero Noort, después de un terco abordaje y de un duro combate de un día entero, hizo zozobrar el otro navío, navegando sobre las cabezas de cerca de 200 miserables náufragos que pedían misericordia (60).

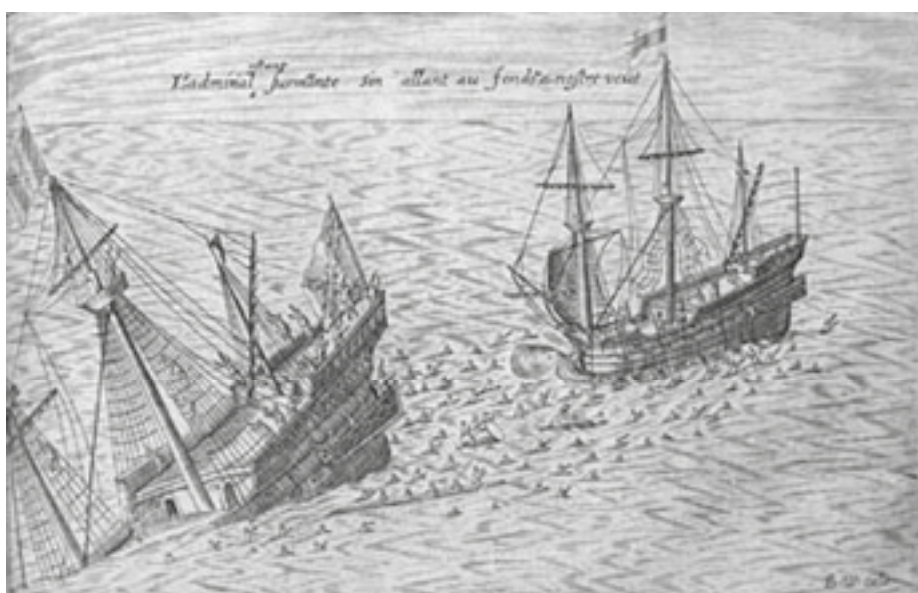


Figura. 4. Combate de Noort contra el *San Diego* (61).

(58) Día 15 de agosto de 1600.

(59) Día 1 de noviembre de 1600.

(60) Durante muchos siglos circuló una versión oficial muy distinta de lo que ocurrió en el combate entre el galeón *San Diego*, bajo en mando de don Antonio Morga, y el *Mauricio*

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

De aquí, reducido su equipaje a 48 personas, se dirigió a Borneo, en cuyo puerto entró y se proveyó de bastimentos; pero, viendo preparativos hostiles contra él, dio la vela. Por un champán tuvo noticias del almirante Sevaldo Vert, y confundido para continuar su navegación por la multitud de canales que forman tantas islas en aquellos mares, usando del derecho del más fuerte se apoderó de un junco, cuyo piloto le condujo a la isla de Java. Partió, reconoció la costa de África entre los cabos Falso y Buena Esperanza, tocó en Santa Elena, y sin suceso notable entró en Rotterdam (62) con su solo buque, y éste muy disminuido de tripulación, sin ningún descubrimiento ni más gloria que la de haber dado la vuelta al globo (63).

1602. Unidas estas compañías holandesas de particulares, dirigieron mientras las expediciones anteriores, y en este año otras por el extremo meridional del África, hasta que, formada su famosa Compañía de las Indias Orientales, gozó el privilegio exclusivo de estos viajes, haciendo, antes de fijar su derrota por el cabo de Buena Esperanza, algunas tentativas por el Magallanes.

Expedición de Spielberg (1614-1617)

El almirante Spielberg, alemán al servicio de Holanda, que ya había mandado otra expedición a las Indias Orientales, emprendió su viaje (64) con seis navíos armados por la compañía, de 1.400 toneladas el que él montaba, y el de su vicealmirante, de 1.260. Pasó las islas de Cabo Verde y sus bajos, y avistó la costa del Brasil. En las inmediaciones del Janeiro hicieron su aguada y pasaron por las armas a algunos que se querían levantar con un *yat*. Recorrió la costa hasta San Vicente, donde hizo una presa que quemó, y en adelante tuvo hostilidades con los portugueses. Hízose a la mar y en el río Gallego dio fondo. Se separaron en las inmediaciones del estrecho y, unidos, ya tuvieron mal tiempo, que no retardó el dar fondo en el cabo de las Vírgenes. Los comandantes resistían pasar el Magallanes y eran de opinión de que desde allí se hiciese rumbo al cabo de Buena Esperanza. Embocaron no obstante cuatro buques (65). Pasado el cabo Froward, asegura que vio un canal o estrecho por

de Noort. La realidad fue que el *San Diego* abordó con violencia al *Mauricio* y logró hacerse con el buque. Los holandeses se encerraron en la bodega, y los españoles no supieron cómo reducirles. Mientras tanto, el buque español comenzó a hacer agua, por las grietas que se habían producido en el impacto, momento que aprovechó *Noort* para hacer un pequeño fuego en la bodega. Los españoles, al ver el humo, se retiraron a su buque y cortaron las amarras. Lógicamente, el *San Diego* se hundió poco después y el holandés escapó.

(61) OLIVIER VAN NOORT: *Description du pénible voyage fait autour de l'univers ou globe terrestre*. Amsterdam: chez la vesve de Cornille Nicolas, 1610. [Marsden Collection J1/12]. Biblioteca Nacional de Chile.

(62) Día 26 de agosto de 1601.

(63) Este viaje está muy circunstanciado en el t. 3 de la citada Colección, desde la p. 1 a la 153. Y en su extracto no mal hecho en la de Prevost t. 10, lib. 2, pp. 337 a 363. Otras particularidades de él refieren los A.A. Españoles que cita Solórzano lib. 1, cap. 8, núm. 40.

(64) Día 8 de agosto de 1614.

(65) Día 28 de marzo de 1615.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

el que se descubría la gran mar y que, a no haberse separado el *yat*, le hubiera hecho embocar, creyendo que se hallaría en la mar de Chile. Se reunieron todos en la bahía de Cordes y adelante notó otro pasaje al sur, que no tomó por no contravenir las órdenes que llevaba de seguir por el estrecho sin buscar nuevos pasos. Desembocáronle, ponderando esta fortuna y lo peligroso de tal navegación. Reconocieron la costa de Chile y dieron fondo en una de las islas inmediatas y después en la de Santa María, que devastó toda y quemó sus poblaciones por la sospecha de que un español le armaba una zalagarda (66). Dio también fondo en Valparaíso, al que pusieron fuego sus mismos habitantes (67). Zarpó de aquí y siguió visitando toda la costa, siempre prevenido por un barquito español, que avisaba a todos de los movimientos de la escuadra y mandaba diariamente partes a Lima. De aquí salió un armamento compuesto de 8 velas, las 5 de 24 hasta 4 cañones y las restantes sin ellos. Juntóse con los enemigos; y después de un combate obstinado de toda una noche y el día siguiente, en el que el ningún orden de los españoles, la superioridad del cañón holandés y una calma ocasionó a los primeros la pérdida total de los principales buques (68), que se fueron a fondo, se dirigió Spielberg para Lima, de cuyo puerto huyó, por las baterías de tierra, deteniéndose a su entrada. Siguió la costa, saqueó y quemó a Paita y continuó haciendo escalas para proveerse de víveres hasta anclar en el puerto de Acapulco (69) y dar en cambio de bastimentos todos los prisioneros que llevaba, y siguió la costa haciendo desembarcos y hostilidades hasta el puerto de la Natividad. Resolvieron partir a las Molucas y llegaron a avistar las de los Ladrones, habiendo tenido en la travesía muchas enfermedades y muertes. Proveyéronse de algunos víveres e hicieron rumbo a Manila, en cuyo estrecho fondearon; y con prácticos del país le siguieron hasta la isla de Luzón, en donde también fondearon y luego en su puerto (70). Informado de la escuadra española que había partido a las Molucas (71), sin esperar la contestación de Manila sobre el canje de prisioneros se dirigió hacia aquellas islas, aprovechándose de la monzón, con toda su armada, que aún constaba de seis buenos navíos recientemente habilitados y con archipiélago llegaron a Terrenate con varias escalas en todos los establecimientos holandeses que florecían entonces. Hizo algunas presas y supo que la escuadra española había vuelto a Manila por la muerte de su general y disminución de sus tripulaciones. Durante su demora en estas islas no ocurrió cosa notable sino la detención del navío *La Concordia*, de

(66) *Zalagarda*: Emboscada dispuesta para coger descuidado al enemigo y dar sobre él sin que recele.

(67) Día 12 de junio de 1615.

(68) El día 17 de junio de 1615 tuvo lugar la batalla de Cañete, en la que participó la escuadra del Mar del Sur, con el galeón *Jesús María* como buque insignia, que desplazaba 600 toneladas y estaba artillado con 30 cañones, bajo el mando de Gabriel de Castilla.

(69) Día 11 de octubre de 1615.

(70) Día 19 de febrero de 1616.

(71) Solórzano (lib. I, cap. 8, núm. 41) asegura que esta armada, cuyo general era don Juan Ronquillo, en un combate maltrató mucho a la holandesa, circunstancia que omiten los historiadores batavos, por lo que se deben leer con desconfianza.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

Horn, mandado por Jacobo Le Maire por no ser de la Compañía, a cuyo bene-mérito capitán, además de este agravio, le hicieron la injusticia de no creer su descubrimiento del cabo de Hornos y haberle doblado con felicidad. Spielberg, con sus dos principales buques, dio la vela para Holanda, trayéndose al famoso Le Maire, que murió a pocos días. Tocó en la isla de Mauricio y en la de Santa Elena. Cortó la equinoccial y llegó felizmente a los puertos de su patria (72).

Descubrimiento del cabo de Hornos (1615-1616)

En tanto se ejecutaba este venturoso viaje, se logró el importante descubrimiento del cabo de Hornos, que es preciso apuntar como antecedente de la expedición española que siguió (73).

Dos particulares holandeses, Shouten, acreditado Marino, y Le Maire, famoso comerciante, con designio de buscar otro pasaje al Oriente que no fuese el cabo de Buena Esperanza ni el estrecho de Magallanes, cuyos rumbos se habían señalado exclusivamente a la Nueva Compañía de las Indias Orientales, armaron un buque en Horn al que llamaron la *Concordia*, y dando él la vela (74) se dirigieron al viaje ordinario del Magallanes. Siguiendo al sur descubrieron el estrecho que llamaron de Maire y la tierra que le formaba al este de los Estados, y más al sur un cabo notable a que dieron el nombre de Horn; navegaron hasta más de 59° de latitud, y seguros de estar ya en el Pacífico, siguieron errantes por él sin saber su situación hasta tocar en la isla de Gigoló y en otra de las Molucas en la que se confiscó el navío y se repartió el equipaje en los de Spielberg, como queda referido (75).

Expedición del caballero Juan Narborough (1669-1670)

En este mismo tiempo, y con designio de entablar una correspondencia con los indios de Chile, emprendió el caballero Juan Narborough, de orden de Carlos III, su viaje por el estrecho de Magallanes. Diósele el mando de un navío nombrado el *Swipstakes*, de 300 toneladas, 36 cañones y 80 hombres, y del pingue el *Bachiller*, de 70 toneladas, 4 cañones y 20 hombres, víveres para catorce meses, embarcaciones menores para caza y pesca y 300 libras esterlinas en cuchillos, tijeras y demás bujerías (76) que se creyeron oportunas para

(72) Día 24 abril de 1617. Se sacó este extracto del diario de este viaje del t. 8 de la citada Colección, pp. 1 a 113.

(73) Expedición de los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal.

(74) 14 de junio de 1615.

(75) El *Diario* y particularidades de este interesante viaje está en el mismo t. 8, pp. 113-230. Y el extracto de los viajes holandeses en el citado t. 11, de Prevost. Imprimióse aparte en Holandés, y según Pinelo (670), está traducido del flamenco al castellano e impreso 1619 en 4°. Una traducción MSS. de letra coetánea que posee D. Juan Bautista Muñoz hemos tenido presentes, ignorando si acaso es el original de la impresa.

(76) *Bujerías*: Mercadería de estaño, hierro, vidrio, etc., de poco valor y precio.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

aquel comercio. Salió del Támesis (77), tocó en la isla de Madera, cortó el trópico de Cáncer, entró en algunas de las de cabo Verde, donde se refrescó, encontró una Flota portuguesa que iba al Brasil con 36 velas, cuyo navío almirante, nombrado el *Padre Eterno*, era de tres puentes de 1.700 toneladas, y llevaba montados 80 cañones. Declaró aquí el objeto de su comisión, y dio instrucciones a la pingue en su navegación hasta el estrecho pasando él hasta Valdivia, y continuó su navegación, creyéndose inmediato a la costa del Brasil. Pasó la embocadura del Río de la Plata, Cabo Blanco e isla de los Pingoinos y entró en el Puerto Deseado. En toda la travesía disfrutó la tripulación muy buena salud, para lo que recomienda Narborough la sangría al cortar el trópico, y refiere que, para obviar disputas y disgustos al repartir la ración, hacía lo ejecutase uno con los ojos cubiertos sin distinguir al oficial del marinero. En el Puerto Deseado encontró una inscripción de Le Maire, de la que se apoderó dejando otra. Tomó posesión formal de aquel puerto en nombre del rey de Inglaterra, y después de haber reconocido la costa patagónica, el puerto de San Julián y sus inmediaciones, se hizo segunda vez a la vela desde el Puerto Deseado para el Magallanes. Pasó el río de Santa Cruz, el Gallego, el cabo de las Vírgenes. El frío y los malos tiempos no le permitieron embocar. Logrólo en otra tentativa. Pasó las angosturas, reconoció las islas y cabos, trató con los naturales, inquiriendo con mucho cuidado si tenían oro. Impuso los nombres que le pareció, entre otros el de la Calle Larga. Estimó el estrecho de 116 leguas y le desembocó (78). Continuó por la costa en el Pacífico, reconociéndola y las islas adyacentes. Trató en algunas con los naturales y en Valdivia con los españoles. Su gobernador le agasajó y ofreció refrescos engañado de su informe de dirigirse a la China, pero atribuyéndole después otras miras retuvo una embarcación menor con cuatro personas, entre ellas un teniente de Narborough y un intérprete. Los prisioneros escribieron a su comandante que el gobernador deseaba viniese el navío para tratar con él; pero aunque les contestó que les iría a sacar con todo su poder, con mejor acuerdo los abandonó, dirigiéndose de nuevo al Magallanes. Avistó las islas que había nombrado de la dirección, siguió por todo el estrecho sus reconocimientos sin ver habitantes, entró en el Mar del Norte, siguió su costa hasta anclar en Cabo Blanco y luego en Puerto Deseado, donde no halló la proporción que apetecía para hacer agua; y desde la altura de 47° S. hizo rumbo a Inglaterra. Reconoció una de las Azores (79). Ancló en Angra, hízose a la mar, y el 26 de junio avistó las Sorlingas, después el cabo Lezar, y concluyó felizmente su viaje (80).

Expedición del capitán Wood (1670-1672)

Wood partió de las Dunas con un navío del rey y un pingue de conserva

(77) Día 26 de septiembre de 1669.

(78) Día 26 de noviembre de 1670.

(79) Día 17 de mayo de 1671.

(80) PREVOST: t. 11, pp. 28-48.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

(81). Siguió su viaje hasta hallarse por los 48° de latitud austral que corrió al norte para buscar a Puerto Deseado, y en tanto reconoció la costa hasta fondear en él: le registró prolijamente y halló monumentos del viaje de Le Maire: tomaron su posesión en nombre del Rey de Gran Bretaña, y dieron la vela para el puerto de San Julián, donde llegados pasaron el resto del invierno continuando sus prolijas y útiles descripciones. La falta de bastimentos le hizo volver a Puerto Deseado hacia el fin del invierno para proveerse de pingoues y de perros marinos, maravillándose mucho de encontrar allí un navío de tres palos pintado de encarnado y hecho de junco, por lo que concibió una alta idea de la industria de unos habitantes que imitaban los buques europeos. La noche del 18 de septiembre observó el principio y fin de un eclipse de Luna (82). Dirigióse hacia el estrecho, que embocó, y las angosturas felizmente, y dio fondo en la bahía que llamó de Agua Dulce. Tocó en el puerto de la



Figura 5. Castillo de Douvres (condado de Kent).

(81) Día 26 de septiembre de 1670.

(82) Este eclipse de luna, que fue total y casi central, sucedió el día citado (14 de octubre) del año de 1671 y duró 3 horas y 36 minutos: en aquella latitud fue total, y como lo expresa el Diario. Calculado para Madrid sería el principio bajo el horizonte 4h 22': saldría la Luna totalmente eclipsada 6h 6' y el fin del eclipse 7h 58', siendo la cantidad de él de 20 dedos y 20'.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

Hambre, donde dice que Felipe II construyo fortalezas para cerrar el paso del estrecho a las naciones europeas, designio tan absurdo como la erección del castillo de Douvres para servir de llave al canal de la Mancha.

Continuando su reconocimiento con vientos duros, al oeste del cabo Holandés entró en una bahía a la que dio su nombre: pasó el cabo Quade y ancló en la bahía que llamó del Martes, y desembocó al Pacífico (83), y reconociendo la costa, se dirigió a Chile; pero habiendo hecho inútiles esfuerzos para entablar un tratado de comercio con los indios y los españoles, y habiéndose apoderado éstos de mucha parte de su tripulación, receloso de perder el mismo navío partió precipitadamente en busca del estrecho, para aprovechar la buena estación de embocarle por el oeste. Le pasó en dieciocho días, y dirigiéndose a Inglaterra, llegó con felicidad (84).

Expediciones de los filibusteros

Después de tan gloriosas expediciones, otras harto diversas fueron las que se dirigieron hacia el estrecho. Aquellas asociaciones de hombres perdidos de todas las naciones, llamados filibusteros (*filibustiers*) (85), que declararon la guerra al mundo entero y le horrorizaron con sus atrocidades, no contentos con infestar los mares del norte desde el año de 1626, pensaron en ejecutar sus infamias en los del sur haciendo tránsito por el Magallanes. Ya Bartolomé David, Grammond, Laurent, L'Olonois, Le Picard, Roc, Van Horn, Morgan y otros habían perpetuado la execración a sus nombres, y con acciones siempre temerarias y las más veces felices habían hecho indecibles daños, saqueando las ciudades de Granada, Cartagena y hasta Veracruz en la Tierra Firme y muchas de las islas adyacentes (86), cuando pensaron en hacer de la costa opuesta teatro de sus barbaridades. Varias cuadrillas, penetrando por el istmo de Darién, entre sus montes y malezas, y otros, siguiendo las piraterías en sus buques, se dirigieron al Magallanes. Como el solo vil designio de robar les conducía, nada interesante hay en sus navegaciones, y así como las empresas más atrevidas que ejecutaban en tierra no les atraía el honor, que ellos tampoco buscaban, los peligros marítimos que vencieron no les originaban gloria, ni se sabe el número fijo de los que lograron este arduo pasaje. Los que se han tomado el trabajo de conservar a la posteridad las acciones de algunos de estos piratas refieren que, apoderados en la costa de Guinea unos filibusteros ingleses, que habían hecho varias presas en las islas de Barlovento, de un navío holandés de 30 cañones se hicieron piratas (*forbans*) (87) y se pervirtieron de tal suerte por innumerables y odiosos crímenes, aun contra los de su misma nación, que por evitar la caza, que temían como infalible, pasaron del norte al sur por el Magallanes.

(83) Día 14 de noviembre de 1671.

(84) Día 6 de enero de 1672.

(85) Significa «corsario» en inglés, porque los más y los más celebres eran de esta nación.

(86) *Histoire des Aventuriers Filibustiers* por Alexandre Oliver Dexinelin, ed. De 1774. En todo el t. 1 y 2.

(87) *Forban*: Pirata.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

Uniéronse aquí por casi ocho meses con otro buque de 28 cañones tripulado por franceses, flamencos, e ingleses; pero, rota su inteligencia, sucedió que una mañana, al darse los buenos días de buque a buque a la inglesa, que es estando todo el equipaje sobre cubierta, la fragata saludó intempestivamente al otro con una descarga completa, matándole al *forban* comandante y 20 hombres, y se separó para siempre. Los que sobrevivieron nombraron por capitán a David, flamenco, el cual, corriendo la costa del sur, fue hecho almirante de una armada de 10 buques de filibustieros (*sic*) que pirateaban por aquellos mares. Con sus acciones ordinarias se enriqueció hasta el punto de poseer cada marinero de su tripulación 8.000 pesos fuertes. Y contento con tal ganancia se dirigía a embocar el estrecho por el sur cuando, habiendo perdido en el juego lo que había adquirido por el robo, mudó de intento, y dejando a los que lo habían ganado en el navío del capitán Wilnet, que después de igual vida regresaba por el Magallanes, él volvió con veintitrés más a ejercitarla de nuevo, y de nuevo a buscar el mismo paso para el norte ya otra vez rico con sus presas; pero una tormenta que les sobrevino en medio del estrecho les quitó todo lo adquirido y el buque que les conducía. Al cabo de diez meses de un penible trabajo, construyeron un barco, y aunque muy disminuidos por el hambre y la miseria, los más felices llegaron a la isla de Cayena (88), sin que en estos viajes ni en otros de tal gente que se emprendieron hacia estos años ganase la geografía ni la navegación más que los juiciosos y científicos diarios del exacto observador y experto marino Guillermo Dampier y del hábil navegante Cowley, que ambos lograron dar su vuelta al globo, y de sus resultas abandonaron tan infame género de vida (89) y el primero siguió sus famosas navegaciones australes, pero ninguno pasó el Magallanes.

Expedición de Mr. Gennes (1695-1697)

Algunos de los piratas de que se ha hablado se presentaron en Francia con sus memorias sobre este pasaje, instando uno llamado Macarti a Mr. de Gennes a emprender esta navegación. Presentóse éste en la corte, con tan buen acogimiento que se le dejó la elección de los buques. Las personas de la más alta distinción se interesaron en el armamento, y la juventud francesa, con el deseo de hacer una navegación que, aunque tan frecuentada por españoles, ingleses y holandeses, era nueva en Francia, se le presentó a porfía. Mr. de Gennes formó su escuadra de seis buques (90), de los cuales los tres de más poder llevaban 46, 32 y 26 cañones, y el equipaje de todos constaba de 720 hombres. Con ellos, dos morteros y 600 bombas, además de todas las

(88) PREVOST: t. 11. lib. 2, p. 50.

(89) *A New Voyage Round the World* por William Dampier segunda edición corregida. London 1697.

(90) Los barcos eran *Le Faucon Anglais* (46 cañones, 260 hombres), *Le Soleil d'Afrique* (32 cañones, 220 hombres), *Le Séditieux* (26 cañones, 140 hombres), *La Félicité* (8 cañones), la *Flûte* y la *Gloutonne*.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

prevenciones necesarias para tan largo viaje, llevando en su compañía Mr. Froger para formar las cartas y hacer sus observaciones, que después escribió el viaje (91), dio la vela de La Rochela (92). Avistó el Cabo Verde. Se refrescó en la isla francesa La Gorea e hizo en la costa la guerra a algunos establecimientos ingleses, apoderándose del fuerte de Santiago, en el río Gambia; y de los esclavos que tomaron pusieron debajo de la escotilla cincuenta tan oprimidos que, desesperados, se ahogaron treinticuatro. Cortó al Brasil. Llegó a la isla de Santa Ana y al Río Janeiro, donde tomaron algunos refrescos. De aquí dio la vela y fondeó en la isla Grande, de donde se hicieron a la mar dirigiendo rumbo al estrecho a 40 leguas de la costa. Descubrieron el cabo de las Barreras, y creyendo otro el de las Vírgenes, estuvo para perecer toda la escuadra. Reconocieron éste al fin, y entraron en la bahía de la Posesión (93). Montó el cabo de San Gregorio y Puerto de la Hambre, donde trató por primera vez con los habitantes. Dio fondo en el cabo Froward. Detuvieronse algunos días en estas inmediaciones por el tiempo contrario y los fríos, y en tanto pusieron nombre a la bahía Francesa y al río Gennes, hasta que empezando a faltar a los franceses la paciencia y los víveres determinaron en un consejo de guerra regresar sin pasar más adelante, y se dirigieron al Mar del Norte, donde llegaron y a la bahía de Todos los Santos. Aquí se detuvieron cuatro meses: salieron para la Cayena: cortaron la línea y llegaron a su destino: donde quedaron tres semanas; y pagada la gente, en una consumió el cargamento de vino y aguardiente de un navío que llegó a la sazón, y cuanto había en la isla de estos dos géneros. Dio la vela pasando por la Martinica y cruzando entre las islas, y haciendo algunas presas inglesas, dirigió desde la Guadalupe el rumbo al puerto de su salida, en donde entró primero un navío de su escuadra (94), y después Mr. de Gennes, tan falto de víveres que los últimos cinco días se vio obligado a gastar la azúcar y el cacao de los comerciantes para hacer chocolate al equipaje, licor que alimentaba lo suficiente pero que no gustaba al marinero porque le atolondraba (95).

Expedición de Mr. Beauchesne (1698-1701)

Segunda tentativa hicieron los franceses con éxito más feliz; pues formada la compañía del S. para establecerse en el Estrecho y demás tierras no ocupadas (96), dispusieron muchos navíos y gentes, juntándose en La Rochela; pero

(91) En la sala de manuscritos de la Biblioteca Real, estante J.113, en un tomo en cuarto de viajes varios hay uno al fin con 265 páginas que se intitula *Relación del Viaje del Señor de Gennes al Estrecho de Magallanes por el Señor Froger*. En Amsterdam, en casa de los herederos de Antonio Schelte, año de 1699, traducido en lengua española el mismo año en esta corte de Madrid. De él se ha hecho este extracto.

(92) Día 3 de junio de 1695.

(93) Día 11 de febrero de 1696.

(94) Día 21 de abril de 1697.

(95) Colección de Prevost, t. 11, lib. 2 §. 5, pp. 49 a 63.

(96) Se formó la Compañía de Comercio del Mar del Sur, constituida por una veintena

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

empezando a faltar los fondos se hubo de vender parte de los navíos para habilitar a los otros: se licenciaron las tropas y se despidieron los menestrales; y este armamento que había hecho tanto ruido vino a quedar en dos navíos de 50 cañones, una fragata y un buque de 200 toneladas; y la idea de una gran conquista se redujo a un descubrimiento (97). Diose el mando a Mr. Beauchesne: hízose a la mar (98), y una tormenta dio al través en la costa de Nantes con el navichuelo, la fragata entró otra vez en La Rochela y los dos navíos no se unieron sino en la Isla Grande de la costa del Brasil, de donde, habiendo esperado dos meses a los otros, se dirigieron al Magallanes (99). Como era lo más riguroso del invierno, invernaron en Puerto de la Hambre; y aunque se pusieron más de ochenta veces a la vela no salieron del Estrecho por los vientos contrarios hasta después de siete meses (100). Antes dejaron en Puerto Galante las cartas que habían prometido a los que siguiesen de Francia (101). Ya en la Mar del Sur corrieron hasta la isla de los Galápagos, y después de haber hecho un gran comercio con los indios de la costa de Chile, y detenidos cerca de un año, volvió por el cabo de Hornos, que montó con la mayor felicidad. Tocó en la isla de Sevaldo Wert y regresó a Francia (102), al puerto de su partida (103).

Conclusiones

Con la firma de la paz de Utrecht se interrumpieron las expediciones de castigo a las costas españolas del océano Pacífico, hasta que, con la guerra de 1740, los ingleses reiniciaron sus ataques, como el crucero realizado por lord Anson, que no llegó a cruzar el Magallanes, sino que montó el cabo de

de los más ricos financieros de Francia, obteniendo el privilegio real de negociar en la Mar del Sur, hacer exploraciones, establecer colonias y construir fuertes en las costas e islas no ocupadas por otra potencia europea, a pesar de que el gobierno español siempre había prohibido a los extranjeros comerciar con sus posesiones americanas.

(97) Los buques principales fueron el *Phélypeau* (44 cañones, 140 hombres) y el *Maurepas* (50 cañones, 180 hombres), bajo el mando del señor Gouin de Beauchesne, segundo del señor de Gennes.

(98) Día 18 de diciembre de 1698.

(99) Llegaron al cabo de las Vírgenes el 24 de junio de 1699.

(100) Día 20 de enero de 1700.

(101) Realizaron algunos reconocimientos de la costa sur del estrecho, dando nombre a algunas islas, entre las que podemos citar la isla de Luis el Grande, en honor a Luis XIV (17 septiembre de 1699). Un río donde hicieron aguada fue llamado río de la Masacre, porque el señor Jouhan de la Guilbaudière, embarcado en *Le Phélypeau*, contó que varios años antes había naufragado en aquella costa con otros 23 *filibustiers*, recorriendo las orillas del río para construir una piragua. Allí encontraron un campamento indígena y, ante la ausencia de los hombres se aprovecharon de las mujeres, por lo que los indígenas habían matado a dos o tres de sus hombres. En venganza tendieron una emboscada y masacraron a 17 indígenas.

(102) Junio de 1701.

(103) El diario de este viaje no se ha publicado. Wood Rogers, que decía tenía una copia pone un extracto en el suyo, del que lo tomó Prevost tom. 11. lib. 2; p. 66. Entre los manuscritos de la biblioteca hay uno, de que se hablará después, que da las noticias extractadas.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

Hornos. Posteriormente, con el perfeccionamiento de las ciencias náuticas se realizaron una serie de expediciones ya con carácter científico y explorador; como las de los ingleses Byron (1764-1766) y Wallis y Carteret (1766-1768), o la del francés Bougainville (1766-1769) y, en el siglo XIX, los viajes de Robert FitzRoy, con el *Beagle* de Darwin (1831-1836), y el de George Nares, mandando el *Challenger* (1872-1876).

Pero en el período descrito en este artículo todas las expediciones realizadas tenían un mismo fin: violar la homogeneidad española en el Pacífico, atacar sus puertos y su tráfico y, en la medida de lo posible establecerse en aquellas tierras tan alejadas de los centros neurálgicos del poder español. Afortunadamente, las mismas circunstancias que hacían que para España fuera muy difícil establecer asentamientos al sur del estuario del Río de la Plata impidieron hacerlo a las otras potencias europeas. Pero, como podemos ver, la derrota seguida por todas ellas tenía antes de llegar al Magallanes una serie de puntos comunes de recalada, que negados a los buques hubiera hecho muy difícil el paso del estrecho. Entre ellos cabría citar Puerto Deseado (47° 44'N; 065° 55'O), donde se refrescaron Cavendish, Van Nort, Chidley, Le Maire, Narborough y Wood, pero donde no se fundó un fuerte español hasta el año 1780, construido por don Antonio de Viedma por orden del virrey Vertiz, aunque sólo duró dos años antes de ser abandonado.

Otro punto común fue San Julián (49° 17'N; 067° 42'O), que tocaron Drake, Spielberg, Narborough y Wood, pero donde no se estableció una colonia, llamada Nueva Colonia de Florida Blanca, hasta 1780, colonia que sólo duró hasta 1784. Y hay que esperar a 1901 para que se fundara la actual Puerto San Julián.