

## EL APOYO NAVAL DURANTE LA CONQUISTA DE CHILE POR DON PEDRO DE VALDIVIA\*

Prof. Dr. Isidoro Vázquez de Acuña y García del Postigo



### LA EXPEDICION CONQUISTADORA DE DON PEDRO DE VALDIVIA

#### Los preparativos

Quando el General Pedro de Valdivia proyectó su expedición conquistadora a Chile estimó indispensable contar con el debido apoyo naval. Existía la experiencia del Adelantado Almagro, pero por encima de ella estaban los conocimientos militares de este capitán que había luchado y conocido los más importantes teatros de operaciones bélicas en el Viejo Mundo. Por esto, de modo semejante a la escritura de "amistad y compañía" que otrora celebraron Pizarro y Almagro para la conquista del Perú, firmó en el Cuzco a 10 de octubre de 1539 un contrato de "hermanable compañía" con Francisco Martínez de Vergara, rico comerciante recién llegado de España.<sup>1</sup> Este puso 9.827 pesos de oro en vestimentas, caballos, armamento y equipo para la

\* Discurso de ingreso como Académico Correspondiente a la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Avance del proyecto FONDECYT N° 1940017, Historia Naval del Reino de Chile, 1520-1910.

<sup>1</sup> *Alberto Medina, 1988*

conquista.<sup>2</sup> Mientras Valdivia iba a Chile su socio se quedaría en Arequipa para encargarse de cualquier gestión que fuese necesaria para la sociedad. A aquella inversión se agregaron pronto otros importantes compromisos. A los socios iniciales se sumaron los capitanes Alonso de Monroy y Cristóbal de las Peñas, los que todos juntos firmaron un contrato en Arequipa el 20 de noviembre de 1539, con el Marqués Pizarro a fin de que éste remitiera "al puerto de la provincia de Chile en todo el año venidero de mil quinientos e cuarenta años un navío muy bien avituallado (,) amarinado de todos los marineros necesarios (,) aparejado con toda la carga e aparejos que fuesen menester (,) bien galafateado de quillas (,) constando de manera que por falta de dichos aparejos no se deje de hacer el dicho viaje".

La operación debería dejar a Micer Francisco Pizarro una utilidad de 4.000 pesos de oro de valor de 450 maravedies cada uno, por cada nave que enviase, los que se le pagarían dentro de la quincena siguiente al arribo al puerto de destino.<sup>3</sup>

Tres días más tarde, los socios antedichos otorgaron poder al Marqués para que en su representación comprara caballos, esclavos, herramientas para minas y otras mercaderías hasta un valor máximo de 10.000 pesos de oro de 450 maravedies, todo lo cual se transportaría a Chile en sendas naos a adquirir por Micer Pizarro.<sup>4</sup>

Pese a los contratos anteriores el apoyo naval a la conquista de Chile se vio frustrado hasta 1543, cuando la expedición estaba hecha y fundado el núcleo poblacional que sería el pivote de la conquista. Don Pedro de Valdivia, como experimentado militar había planificado, de acuerdo a tales contratos con Pizarro, el apoyo naval para su empresa, el cual debió estimar indispensable y cuya carencia le dificultó de manera grave el asentamiento y por poco lo hace fracasar.

Cuando se estaba en estos preparativos comerciales la llegada de Pero Sancho De la Hoz,<sup>5</sup> antiguo conquistador del Perú, que desde España traía unas capitulaciones firmadas por la Corona el 24 de enero de 1539<sup>6</sup>. Causó preocupación a Pizarro, por la supuesta influencia que Hoz pudiese tener en la corte y aconsejó a Pedro de Valdivia hacer la conquista de Chile con este oscuro e ingrato personaje que retornaba al Perú, donde tenía cuantiosas deudas, pese a haber obtenido una

2 *CDI, t. 8º, p. 54, Certificado de disolución de la Compañía de Martínez y Valdivia, 10.10.1543.*

3 *Barriga, 1950, pp. 17 y 18 y Archivo Municipal de Arequipa. Notario Pedro de Luque, 20.11.1539, fol. XXIV. Pizarro había autorizado a Valdivia la conquista de Chile en virtud de una real cédula de 13 de noviembre de 1536.*

4 *id. ibidem, p. 19 a 21.*

5 *Errázuriz, 1911, cap. II.*

6 *Reproducida en CDI, t. 23, p. 5 y Amunátegui, 1879, t. I, p. 128; Morla, 1903, pp. 253 a 257, reproduce el nombramiento de Capitán General, 8.2.1539.*

substanciosa participación en el tesoro de Atahualpa.<sup>7</sup> De acuerdo a la capitulación, Sancho de Hoz proveería una armada a su costa para cruzar el Estrecho de Magallanes y navegar las aguas del Litoral del Mar del Sur en la parte correspondiente a su gobernación. Sin embargo, el citado hizo el trayecto de Panamá y llegó al Perú sin barco alguno, desde donde proyectaba ir al sur pues las tierras que le concedía el Emperador estaban situadas al otro lado del importante paso bioceánico.

Se había comprometido ampulosamente "armar en la Mar del Sur dos navíos y hacer de velas latinas y de remos más navíos, si mas fuesen menester, de la cantidad y manera que convengan para descubrir" y proveerlos "de gente, armas y marineros y bastimentos y de todos aparejos y cosas necesarias" y "de ida o de venida" descubrir "toda aquella costa del Sur y puerto della", informando a la Corte el estado de la tierra "y de puertos de mar y todo lo demás, ... y razón de lo navegado".<sup>8</sup>

Ante la situación forzada, Pedro de Valdivia decidió compartir su empresa y firmó con su rival un contrato en el cual este se comprometía a dirigirse a Chile aportando dos navíos, cincuenta caballos y doscientas coracinas en un lapso de cuatro meses.<sup>9</sup>

Poco mas se sabe de tales asuntos y negociaciones que afectaban lo antes pactado por Valdivia con sus socios y el propio Marqués. En todo caso el mando no le fue discutido y las negociaciones entre Pedro de Valdivia y su tocayo sería lógico que hubiesen afectado la mitad que correspondía al primero.<sup>10</sup>

Pese a toda la fraseología grandilocuente de los documentos y a los hinchados compromisos. Pero Sancho de Hoz no pudo reunir ni los elementos navales ni los terrestres. Fue este sujeto una pulga en el oído para Valdivia, y se enconó tanto su odio y ambición que ideó arteros planes para asesinarlo, pese a la manifiesta y reiterada magnanimidad de Valdivia con quien había sido socio forzado, cuyo contrato había caducado después de cuatro meses por incumplimiento de las cláusulas y, sobre todo, abusando del respeto de éste por el Emperador debido a que había extendido las cédulas citadas, encomendándole a Hoz una empresa de tanta importancia como era el reconocimiento del litoral.<sup>11</sup> Pero tanto intrigó con daño para la naciente fundación, que en diciembre de 1547 terminó sus días juzgado y decapitado por Villagra, teniente de Pedro de Valdivia, entonces ausente.<sup>12</sup>

7 *Barros Arana, 1884, t. I, p. 213.*

8 *CDI, t. 8º, p. 13 y sgtes.*

9 *Id. Ibidem.*

10 *Villalobos, 1983, t. I, p. 175.*

11 *CDI, t. 8º, pp. 155 y sgtes.*

12 *Thayer, 1941, t. III, pp. 203 a 213.*

### La partida de Valdivia

A raíz de las dificultades de conseguir el cumplimiento de los compromisos de sus socios, sabemos que cuando el General Valdivia partió del Cuzco y se fue a la ciudad de los Reyes, autorizado por el Gobernador Marqués Don Francisco Pizarro, para organizar su expedición conquistadora y pobladora de Chile, dio orden para fletar "un navío cargado de mercaderías para las provincias de Chile, y mandó a su capitán Alonso de Monroy, que allí había enviado, que después de haber despachado el navío se fuese con la gente que tuviese a Tacana porque allí le esperaría hasta que llegase".<sup>13</sup>

No se consiguió nave alguna mientras Valdivia esperaba el navío en aquel "pueblo de indios fértil". Monroy se fue a la Gobernación de Pascual de Andagoya y el maestro del navío creyó que no se haría el viaje. De tal modo fracasó el apoyo naval a la expedición de Valdivia, quien desde Tacana continuó su viaje hacia el sur en su conquista.

No corresponde aquí historiar el fatigoso viaje de Valdivia y sus huestes a través del desierto y su llegada al valle del Mapocho donde fundó Santiago, futura capital de su Gobernación, el 12 de febrero de 1541. Decidido a establecerse y dada la lejanía con el Perú, sintió la incomunicación en que se encontraba al no poseer un contacto marítimo que duplicara las vías, pues la terrestre, además de difícil era insegura.

### Paso de una nave de la escuadra del Obispo de Plasencia

En estos pormenores de organización estaba, cuando tuvo noticias por los indios de la presencia de un navío. Creyó Valdivia que era aquel tratado en el Callao y tomando veinte hombres de a caballo salió para la costa a buscar el puerto donde los indios habían dicho que estaba el buque. Llegado a Valparaíso supo que habíase hecho a la vela; ello lo entristeció sobremanera, pensando que al no tener noticias suyas había regresado al Perú después de haberse proveído de agua y leña. Sin embargo, tratábase del único navío que había logrado pasar al Pacífico de la flota del Obispo de Plasencia, al mando de Alonso de Camargo, que después de tocar al parecer en Chiloé, un puerto de Arauco que bautizó como del Carnero (37° 30' / 73° 10') y Valparaíso, siguió al puerto de Quilca, donde desembarcó su gente, para finalmente ir al de los Reyes "donde le desbarataron, y el Marqués

don Francisco Pizarro por grandeza hizo parte de sus casas de la madera de este navío".<sup>14</sup>

Fue en esta ocasión cuando el principal puerto chileno recibió su denominación según nos cuenta el cronista Bibar, "el cual nombre le puso el general Pedro de Valdivia cuando le fue a buscar" al buque anunciado "porque, viendo como había venido caminando tantas leguas por tierra por esta del Perú y que todo eran arenales y sin árboles y sin hierbas y sin agua, y como vio este puerto que todo lo tenía, le puso este nombre" Valparaíso, Valle del Paraíso.<sup>15</sup>

### Primera construcción naval española en Chile

Después de esta desilusión Pedro de Valdivia "dio orden de hacer un bergantín<sup>16</sup> necesario para comunicarse con el Perú para traer recursos, gente y transportar oro para pagarlos. Parecióle apropiado construir la grada en una caleta, próxima a las minas de oro de Marga-Marga, para atender paralelamente ambas faenas, en un sitio situado en la "boca del río de Chile", es decir en la desembocadura del río Aconcagua en Concón.<sup>17</sup>

Allí era apropiado para "cortar la madera de un vallecito que junto a las minas estaba y cerca del mar".<sup>18</sup> Para ello puso tesón el Conquistador y a trabajar gran número de indios amigos traídos del Perú, utilizando a los naturales en lo que fuese menester y a los españoles entendidos en el trabajo de la madera y en la construcción naval. En poco tiempo logró tener casi listo un "buen bergantín que había hecho hacer con harto trabajo".<sup>19</sup>

La vigilancia del astillero y de las minas era y debía ser extrema, pues laboraban en ambas faenas 1.200 hombres de veinticuatro a treinta años facilitados por los caciques del territorio a cambio de su libertad. Ellos deseaban desembarazarse de los intrusos españoles y recuperar su soberanía.

14 Bibar, 1966, p. 37.

15 Bibar, 1966, p. 37. Esta versión se contrapone con aquella que atribuye a Juan de Saavedra, capitán de la expedición de Atmagro haberlo bautizado con el nombre de su lugar natal. Empero, esa atribución de natalidad que inventó Vicuña Mackenna, la desbarató Barros Arana, 1884, t. I, p. 189, nota 27.

16 Bibar, 1966, p. 47.

17 Errázuriz, 1911, p. 192, pregunta 7°, del informe de Bartolomé Flores; CDI, t. 9, p. 9, respecto a dos negros esclavos suyos que prestó al Gobernador y a los que los indios le mataron junto a los españoles.

18 Bibar, 1966, p. 47. Keller, 1970, p. 624, basándose en este cronista que dice que el astillero estaba en "un vallecito que junto a las minas (de Marga Marga) estaba y cerca del mar", supone que pudo estar en las playas de Viña del Mar, lo que se contrapone con la referencia de la nota anterior.

19 CDI, t. 9, p. 49; instrucciones dadas por Valdivia a sus agentes el 15 de Octubre de 1550.

Pedro de Valdivia visitaba con frecuencia tanto las minas como el barco en construcción, el cual era clave fundamental para acelerar las comunicaciones y con el oro del lavadero poder atraer nuevos pobladores y asentar su Gobernación y Conquista.

### Los indios queman el bergantín

En una de estas ocasiones, en los primeros días de agosto de 1541, recibió en Concón una misiva del Capitán Alonso de Monroy, en la que avisaba de cierta conjura que se urdía en su contra para asesinarlo. Después los conjurados pensaban apoderarse del oro acumulado y huir al Perú en el bergantín próximo a ser botado al mar.

Valdivia tenía consigo una guardia de ocho jinetes que protegían a doce hombres que construían la embarcación. Presuroso ante la noticia, instruyó de ambas tareas al Capitán Gonzalo de los Ríos, que allí era su mayordomo, y antes de partir a Santiago con algunos soldados, recomendó que estuviesen vigilantes, suspendiendo las faenas o disminuyéndolas para que los indios no se atreviesen a atacarlos. Pero "no curándose de esto, andaban (los españoles) poco recatados, y de día sin armas".<sup>20</sup> Sorprendieronlos en tal descuido los indios vasallos del cacique Michimalongo y los acometieron a la hora de vísperas. Aunque los soldados pelearon hasta el anochecer junto a sus yanaconas peruanos fueron vencidos.

Los caciques Tangalongo y Chigaimanga habían aprovechado la ausencia de Valdivia y las demás circunstancias para asaltar el astillero. Quemaron el bergantín y asesinaron a doce españoles, a varios esclavos negros y a numerosos yanaconas. Gonzalo de los Ríos y el negro horro Juan Valiente escaparon a uña de caballo.<sup>21</sup> Los

20 Valdivia, 1953, p. 19.

21 Los conquistadores asesinados por los indios en el astillero fueron entre otros:

- 1.- Juan de Funes (Thayer, 1950, p. 41).
- 2.- Rui García (Id. p. 42).
- 3.- Pascual Genovés, a quien Thayer presume técnico en la construcción del bergantín, quizás por ser de Génova (Id. pp. 43 y 108).
- 4.- Juan Gómez de Porres, quien era minero. "Un minero mataron los indios en Concón" (Id. pp. 28 y 29) y pudo ser éste.
- 5.- Martín de Ibarrola (Id. p. 46).
- 6.- Alonso Pérez (Id. p. 50).
- 7.- Juan Rubio (Id. p. 53).
- 8.- 11 Cuatro individuos cuyos nombres parece muy difícil descubrir (Id. p. 30).
- 12.- Bartolomé Muñoz (Etrázuriz, 1911, t. I, p. 190).

El número varía en los distintos documentos y en algunos se habla de 17 cristianos, pero entre ellos se sabe que había 4 esclavos y por eso preferimos la cifra de 13 españoles.

documentos no permiten reconstruir con certeza la forma del asalto. Valdivia lo atribuye a descuido de los españoles; Góngora y Marmolejo afirma que fue una sorpresa. Más bien habría sido un ardid; uno de los caciques se acercó a Gonzalo De los Ríos para mostrarle unas pepas de oro diciéndole "Señor, tome este oro, que como éste le daremos breve lo que prometimos a Valdivia". Mientras el español examinaba complacido la muestra, el indio en rápido movimiento le quitó la espada y sobre él y los demás españoles se avalanzaron indios hasta entonces emboscados. De los Ríos y Valiente alcanzaron a escapar mientras sus camaradas eran asesinados a flechazos y golpes de macana. Los dos sobrevivientes llegaron a Santiago en la noche. De tal modo se derrumbaron las esperanzas de comunicación basadas en el barco, a lo que se sumó la tristeza por los muertos. "Acudieron todos a las armas".<sup>22</sup>

Pese a la gravedad de la situación de la naciente colonia debido al complot, Valdivia se dirigió a Conconagua acompañado por cuarenta españoles.

Cuando el General llegó hallaron el bergantín quemado y muertos trece españoles, cuatro negros esclavos y muchos yanaconas e indios del Perú, que se ocupaban no sólo en la corta de maderas sino principalmente en el lavadero de oro.<sup>23</sup>

Allí se dio cuenta de la magnitud del desastre que prolongaba su incomunicación y le impedía enviar mensajero al soberano. Recogió algunos indios amigos y yanaconas peruanos que se habían ocultado; capturó varios caciques, presuntos responsables del asalto, y con ellos regresó a Santiago.<sup>24</sup>

Los conspiradores recibieron con alegría la noticia de la catástrofe de Concón, primer ejemplo de oposición destructiva en nuestro país, aunque el incendio del buque no favorecía su siniestro plan. Supieron aprovecharse del decaído estado de ánimo de los pobladores tratando de aumentar la discordia. Descubiertos los cabecillas unos fueron ajusticiados y otros prisioneros. El Gobernador superó la crisis gracias a su drasticidad y salvó el naciente poblamiento y conquista de una amenaza interna que se había sumado a la permanente amenaza exterior indígena, pues generalmente la parte negativa de los individuos no se puede corregir con razones y ante la

22 *Declaración de Lorenzo Núñez, CDI, t. 9º, p. 24. Bibar, 1966, p. 48 y Errázuriz, 1911, p. 188 y 189.*

23 *Valdivia al Emperador, 15.10.1550, dice que le mataron ocho españoles. Sobre el número, que no se resuelve, ver Thayer, 1913, Errázuriz, 1911, t. I, pp. 188 a 193, Bibar, 1966, p. 48 y nuestra nota anterior. Según Keller, 1970, p. 625, 600 indios en 11 días de trabajo en Marga-Marga produjeron \$ 25.000 de oro, o sea 115 kg. Es decir 1 kg. de oro valla \$ 217,39, precio que sufría alguna fluctuación.*

24 *Valdivia, 1953, p. 101.*

bajeza de las acciones no cabe para salvar la humanidad sino la represión drástica de los cánceres y gangrenas sociales.<sup>25</sup>

Después de este desastre, Valdivia no insistió en la construcción naval, pues los indios le habían asesinado a sus carpinteros de Ribera, y lo que amenazaba a la incipiente fundación era una rebelión general de los nativos. Primero había que defenderse y luego se vería que hacer. Atacada y destruida la naciente ciudad de Santiago el 11 de septiembre de 1541, quedaron los españoles sumidos en la más angustiosa situación. Se había quemado "la comida, la ropa, y cuanta hacienda teníamos -relata el padre de nuestra nación al Emperador- que no quedamos sino con los andrajos que teníamos para la guerra, y con las armas que a costas teníamos, y dos porquezuelas, y un cochinito, y una polla y un pollo y hasta dos almuerzas de trigo".<sup>26</sup> No estaba mejor Don Pedro y sus compañeros que Noé después del diluvio, pero era tal el brío y la locura de los conquistadores que casi desnudos insistieron en fundar un reino.

### El envío del primer apoyo naval

Apenas pudo Valdivia distraer algunos hombres mandó en enero de 1542 a Alonso de Monroy al Perú, acompañado de cinco de sus mejores soldados montados en caballos de igual calidad, elegidos entre los quince que les habían dejado vivos los indios, después del ataque a la ciudad. Tendrían que pasar varios meses para lograr contactos con el mundo exterior.

Tras muchas penalidades, Monroy llegó a la ciudad de Arequipa donde comenzó a gestionar el envío de un barco, relatándole Pedro de Valdivia a Hernando Pizarro<sup>27</sup> "y" como el Gobernador Vaca de Castro había enviado a llamar al maestre de uno para concertar con él viniese a estas partes, y no se atreviendo el maestre a eso, un vecino de allí, llamado Lucas Martínez Vegazo... cargó un navío que tenía de armas, herraje y otras mercaderías, quitándole de las granjerías de sus haciendas que no perdió poco en ellas, y vino, que había cuatro meses que por falta del no se celebraba culto divino, ni oíamos misa, y me lo envió con un amigo suyo llamado Diego García de Villalón".<sup>28</sup>

En efecto, varios documentos conservados en el Archivo de la citada ciudad peruana nos informan sobre detalles del embarque y

25 *Carta de Valdivia al Emperador, 4 de septiembre de 1545, pp. 9 a 49.*

26 *Id. ibidem.*

27 *Carta desde La Serena 4 de septiembre de 1545, pp. 51 a 71.*

28 *Este sujeto fue uno de los fundadores de Arequipa y La Paz, Valdivia. 1953, pp. 32 y 33 y Thayer, 1913, 1. II, p. 67.*



preparativos. En Arequipa el 3 de abril de 1543 el Padre Comendador Lucas Fernández de Almenara, de la Real Orden de la Merced, otorgó un poder al Padre Pedro Yáñez, Diego García de Villalón y Alonso Galeano para que tomaren cuenta de ciertas mercaderías que mandó a Chile "por mar o por tierra" para venderlas allí y le trajeran el dinero a través del barco de Lucas Martínez Vegazo, rico minero y comerciante de Tarapacá.<sup>29</sup>

Lo anterior aparece ratificado en el Cuzco cinco años más tarde, el 9 de julio de 1548, fecha en que se levantó una información de testigos presentada por Lucas Martínez Vegazo en un juicio criminal que se le seguía ante el Licenciado Andrés de Franco. Declararon Diego García de Villalón, Antonio de Villalba, el Bachiller Alvaro Marín, Diego González y Antonio de Ulloa, quienes entre otros extremos expresaron que Lucas Martínez con algunos amigos y criados suyos, fue en un barco de su propiedad en busca del Licenciado Vaca de Castro y le aguardó en Piura. Participó junto con él en la batalla de Abancay que se dio a Don Diego de Almagro, el mozo. En dicha contienda fue herido Lucas Martínez de una estocada en la frente.

Vuelto a la ciudad de Arequipa después de esa jornada, en que gastó mucho dinero, encontró a los capitanes Diego de Rojas y Felipe Gutiérrez, quienes habían comprado una nave que estaba en su puerto, "sin la haber menester para sus entradas, sino porque faltando nave, no iría socorro a Chile". Si Lucas Martínez no lo hubiera remediado, puesto que no lo pudo lograr el Capitán Alonso de Monroy, no habría zarpado "un navío cargado a su costa de mucha ropa e hierro y herraje y vino e aceite e otras muchas cosas", además de la gente que en él cupo al mando del Capitán García de Villalón. También Lucas Martínez ayudó con armas y caballos a Monroy para equipar la gente que llevó por tierra para socorrer a Valdivia.

"Con la llegada de dicho navío e gente" se contribuyó al apaciguamiento de los indios de Chile y al sustento de los españoles.

Afirman los testigos que este fue el primer navío que fue desde el Perú, cuya ruta han seguido después otros, olvidándose de la nao de Almagro llegada en 1536.

Por este socorro Valdivia dijo "que a su padre no debía tanto como al dicho Lucas Martínez"; "que le había hecho un gran bien el navío", que sin saber el derrotero envió Lucas Martínez, el cual "hizo camino e navegación por donde otros han ido" después.

El Bachiller Alvaro Marín agrega a lo anterior completando la importancia del poder naval: "por queste testigo vido que con un navío que llegó en el tiempo de Don Diego de Almagro no osaban (los indios)

matar un hombre que estaba allí porque temían que cada día les vendría mucha gente; e si no fuera el navío, sabe este testigo no se atreviera a ir Alonso de Monroy, como fue, socorriéndole el dicho Lucas Martínez, con armas e caballos".<sup>30</sup>

### La llegada del socorro naval

Debió llegar septiembre de 1543 cuando los prisioneros del país conquistado supieron por un yanacona venido de la costa al valle mapochino la buena nueva del arribo de una nave, que con sus velas era como el albor de una sonrisa en tan desesperada situación.<sup>31</sup>

Tratábase del galeón Santiago, más conocido por su diminutivo de "Santiaguillo", pilotado por el portugués Luis Hernández,<sup>32</sup> que gracias a la diligencia de Alonso de Monroy, quien casi deja la vida en el camino hacia el Perú como le sucedió a manos de indios a cuatro de sus camaradas,<sup>33</sup> salvaba con este auxilio la paupérrima y amagada fundación.

Era el barco propiedad de Lucas Martínez Vegazo, vecino de Tarapacá, de cuyas aguas había surgido por abril de ese año. Este rico minero había contribuido además con diez o doce mil pesos en vituallas, equipo, ropa y armamentos, de un total de veintiseis mil pesos. Juntó a cuanta gente cupo, la que no fue mucha.

Viajaban a bordo Diego García de Villalón, quien vino a cargo del navío,<sup>34</sup> Francisco Martínez de Vergara, sin relación de parentesco con Martínez Vegazo,<sup>35</sup> pero igualmente ligado en sociedad comercial con Don Pedro de Valdivia pues había aportado a la conquista de Chile cinco mil pesos a cambio del 50% de lo que generase la empresa;<sup>36</sup> el genovés de bajo linaje Juan Bautista Chiavari, que serviría en 1544 en la nao San Pedro;<sup>37</sup> Cristóbal De la Peña,<sup>38</sup> Luis de Santa

30 *Barriga*, 1950, pp. 29 a 39.

31 *CDI*, t. 12<sup>o</sup>, p. 173. *Declaración de Francisco de Villagra en pleito con García de Villalón*, 1560; *Valdivia, Cartas*, 1953 p. 33.

32 *CDI*, t. 17, pp. 217, 261 y sigs.

33 *Barros Arana*, 1888, t. II, p. 244; *Errázuriz*, 1911, Cap. XVI, y otros historiadores tratan en detalle tal suceso.

34 *CDI*, t. 12, su información de méritos y servicios.

35 *Medina Rojas*, 1988, rectifica a *Thayer Ojeda*, 1913, t. II, pp. 65 a 70, etc., *Errázuriz* y otros historiadores.

36 *Thayer*, 1913, T. II, p. 156; "Quizás sin pensarlo, Martínez de Vergara dio pábulo a la versión que lo relacionaba con Lucas atardeando en testificaciones judiciales posteriores, que el Santiaguillo fue armado y conducido a Chile bajo su exclusiva responsabilidad (*CDI*, t. 8, p. 330 y t. 14, p. 249).

37 *CDI*, t. 17.

38 *CDI*, t. 8, p. 54.

Clara,<sup>39</sup> el mercader Alonso Galiano,<sup>40</sup> Bautista Ventura, hermano entero de Francisco Martínez de Vergara.<sup>41</sup>

El maestre de la nao que había enviado Lucas Martínez Vegazo, relató que el tiempo de navegación "había sido muy breve y demasíadamente trabajosa", debido a los furiosos vientos y sostenidas lluvias. El estado del tiempo los había hecho sobrepasar Valparaíso hasta la altura de Penco, incluso a la de Imperial o Cañete.<sup>42</sup> Encontrarlo había sido "la mayor ventura del mundo, usando Dios de misericordia" con los navegantes, ya que, por añadidura, "no habían visto en mes y medio ninguna seña ni ahumada de españoles". Preguntando el maestre "qué orden habían tenido en su navegación y cómo tomaron tierra", respondió que "navegando un día y no con tormenta por junto a la tierra, acaso había llegado a un poblezuelo de indios pescadores, que en la costa estaba... un yanacona de un español. Como vido el navío y estaba advertido del deseo que tenían los españoles, ató su manta blanca en una vara y alta la meneó, de suerte que le vimos y acudimos con el esquife. Del yanacona fuimos avisados, así de la población de la ciudad y de donde estaba el puerto, y sabido fue el batel y trajo el navío a surgir en parte segura y metieron el yanacona dentro en el navío y nos llevó al puerto".<sup>43</sup>

Después de dejar surta la nave, acompañados del indio tardaron dos días y medio en llegar a Santiago.

El navío era portador de muchas provisiones y cosas útiles, además de una carta del Capitán Alonso de Monroy, que relataba las peripecias de su viaje para pedir socorro al Perú y anunciaba su regreso con sesenta jinetes.

Cuando esto ocurría se encontraba Valdivia con veinte españoles construyendo un puente de madera sobre el río Maipo. Allí supo por boca de un indio que éste "había visto pasar por el camino de la mar doce indios que llevaban en sus hombros a dos cristianos que venían de la mar e iban a la ciudad" de Santiago.<sup>44</sup>

Durante la angustiosa espera del socorro naval, Don Pedro de Valdivia envió un caudillo con quince de a caballo para que estuviesen en el puerto más cercano a Santiago (Valparaíso) "porque hay otros; y que tuviesen aviso si viesen algún navío, le hiciesen seña de lo alto

39 *CDI, t. 8, p. 57, Thayer, 1913, t. II, pp. 30, 65 y 70. De la presencia de estos dos últimos en Santiago en noviembre de 1543, mes y medio después de la llegada del Santiago, se deduce que viajaron en él.*

40 *CDI, t. 12, p. 170, declaración de Gregorio de Castañeda.*

41 *CDI, t. 17, p. 11, su declaración.*

42 *CDI, t. 12, p. 166, García de Villalón en pleito con el fiscal de S.M., 1560.*

43 *Bibar, 1966, pp. 85 y 86.*

44 *Bibar, 1966, pp. 84.*

con humo para que atinase al puerto".<sup>45</sup>

En otra oportunidad, seguramente relevando al primer contingente envió doce de a caballo y les recomendó "que estuviesen sobre el puerto en un alto para que, viendo velas, hiciesen humadas y señas a los navíos para que sin temor de los naturales viniesen al puerto". Estos se quedaron allí durante un mes y pasado, fueron reemplazados por otros doce.<sup>46</sup>

Valdivia ordenó a Francisco de Villagra que fuese al puerto sin pérdida de tiempo acompañado de una partida de jinetes. Con ayuda de yanaconas se desembarcó el apreciado cargamento, el que estaba avaluado en 26.000 pesos, y se le transportó a Santiago.<sup>47</sup>

Grande fue el gozo de los conquistadores con el arribo del navío que Lucas Martínez Vegazo había enviado con tanta generosidad a Valdivia, al que le había comunicado que dispusiera de su carga a su arbitrio, se lo pagase cuando pudiese o nunca.<sup>48</sup> Volvían a saber del mundo después de tan sacrificado aislamiento y como agua en campo seco llegaban vituallas y hasta vino con el cual volver a celebrar misas, ahora de acción de gracias porque Dios había salvado la naciente colonia.

Entre las infaustas noticias llegó la del asesinato del Marqués Pizarro a manos de los almagristas, lo cual dice Valdivia "en lo muy vivo del ánima lo sentí".<sup>49</sup>

El 20 de diciembre de 1543 llegaba Monroy de regreso a Santiago. Aquel año llegó a Chile Cristóbal de Escobar con socorro de hombres y pertrechos desde el Perú, que ayudó a financiar con 14.500 pesos. Pertenecía a una destacada familia de empresarios comerciales. Obtuvo de Valdivia una encomienda y procuró "enviar otro navío cargado con lo que fuese menester a estas provincias".<sup>50</sup>

### Primer naufragio español en el litoral central

Comenzaba el otoño en abril de 1544 cuando al regreso de una incursión hacia el sur, que le había entretenido dos meses, Don Pedro de Valdivia supo del siniestro de una nave cuando se vieron indios vestidos con despojos y, a través de estos naturales, se enteró que, en

---

45 *Bibar, 1966, pp. 70 y 71.*

46 *Bibar, 1966, pp. 82.*

47 *CDI, t. 12, p. 163. Mariño de Lobera, CHCh, t. VI, p. 88.*

48 *No quedó sin embargo perjudicado pues lo que el Conquistador avaluó en 26.000 pesos le fue pagado al armador en más de 70.000 pesos. (CID, t. 8º, p. 55. Disolución de la compañía de Valdivia con Francisco Martínez de Peñalosa o de Vergara.*

49 *Valdivia, 1953, p. 62 y 63.*

50 *Valdivia, 1953, p. 31. CDI, t. 12, p. 258. Villalobos 1983, t. II, pp. 44 y 45.*

las proximidades del río Maule,<sup>51</sup> se había visto una nao cerca de la costa. Valdivia envió a Villagra con veinte hombres "y cuando llegó allá con sus españoles con gran trabajo, a causa de los muchos y furiosos ríos que en aquella Región habían, pues ya llegados a las playas hallaron la gente muerta y el navío hecho pedazos".<sup>52</sup>

Tratábase de un bajel que cuatro o cinco socios, entre ellos el Capitán Diego de Rojas, habían comprado en el Perú, cargándolo de cosas útiles para el nuevo asentamiento.

Debieron tener muy mala navegación, pues llegaron tres hombres y un negro esclavo. En la ruta perdieron el batel, indispensable para desembarcar, que los indios en Copiapó con engaños les tomaron, asesinando al maestro y marineros que habían bajado a tierra por agua. Al llegar los cuatro sobrevivientes a la boca del Maule "dieron con un temporal al través y mataron los indios a los cristianos que habían quedado y robaron y quemaron el navío".<sup>53</sup>

El más torturado fue el esclavo pues los indios que al parecer era el primer negro que veían "para probar si su color era postizo, lo lavaron con agua muy caliente, refregándolo con corazones de mazorcas de maíz" concluyendo, con tanta friega por desollarlo causándole la muerte.<sup>54</sup> De todo lo anterior se infiere que aquellos aborígenes poseían una incipiente curiosidad científica.

Los españoles verificaron que aquello que se había salvado en la tormenta los indios lo quemaron. Solo vieron en la playa "un poco de jabón y velas de cera" esparcidos por doquier.<sup>55</sup> También encontraron algunos mestizos e indios del Cuzco que escapándose del furor de los indios chilenos se habían escondido en los "guecos de las peñas y de allí salían a mariscar y se volvían a esconder".<sup>56</sup>

De tan infausta manera se desbarató el segundo socorro naval enviado a Chile, que no quedó del todo impune, pues Francisco de Villagra ahorcó a cuantos indios encontró culpables.

51 *Vidal Gormáz, 1901, 14, dice que embarrancó cerca del cabo de Topocalma quien duplica este naufragio.*

52 *Bibar, 1966, p. 91.*

53 *Se desconoce hasta ahora quienes fueron los tripulantes. Mariño de Lobera (libro I, cap. 24) dice que el primero que intentó el viaje por mar a Chile fue un siciliano llamado Juan Alberto "hombre que tenía hacienda gruesa". Armó una nao y la envió con algunos pasajeros y mucha mercadería al puerto de Santiago desde el de los Reyes. Para el viaje "tomó su derrota, yendo siempre a la costa sin atreverse a tomar otro rumbo engolfándose en alta mar; y como el viaje es contra el viento sur, que es el ordinario desta mar y se va siempre a la bolina era mucha la tardanza". "Iba en este navío un hombre muy honrado y rico llamado Francisco Martínez", lo que es una contusión ya que no fue en este viaje. Juan Alberto pereció junto a toda su tripulación al naufragar en las costas del Maule (Thayer, 1939, t. I, p. 72).*

54 *Valdivia, p. 35 y sig., 64 y 65.*

55 *Bibar, 1966, p. 91.*

56 *Rosales, 1989, p. 358.*

## El Gobernador Vaca de Castro envía socorros con Pastene

Debería sobrepasarse el mes de junio de 1545 para que llegase otro navío, el San Pedro, a cargo de un criado del Gobernador del Perú, Vaca de Castro, que cumplió su compromiso de enviarlo. Llamábase éste Juan Calderón De la Barca, quien "empleó diez o doce mil pesos que tenía" para cargarlo con las vituallas necesarias, las que Valdivia le compró en sesenta mil para repartir entre sus hombres concediéndoles amplios créditos. Adquirió las mercancías a un costo altísimo. Sin embargo, las subidas ganancias las recibió en su mayor proporción el Gobernador Vaca de Castro, contraviniendo las disposiciones reales que prohibían a los funcionarios dedicarse al comercio, aunque fuese a través de interpósita persona, en este caso Calderón, por lo que a su regreso a España fue sometido a proceso y sancionado.<sup>57</sup> Pedro de Valdivia consigna este evento escribiendo: "El capitán, piloto y señor del navío, y que le trujo después de Dios y guió aca, se llama Juan Bautista de Pastene, genovés, hombre muy práctico de la altura y cosas tocantes a la navegación, y uno de los que mejor entiende este oficio de cuantos navegan este mar del sur, persona de mucha honra, fidelidad y verdad, y que sirvió mucho a V.M. en las provincias del Perú y al Marqués D. Francisco Pizarro, y después de muerto, en la recuperación dellas debajo la comisión del Gob. Vaca de Castro".<sup>58</sup>

Pastene pudo arribar sin dificultades "porque le hacían ahumadas seis de a caballo que siempre andaban corriendo la costa por mandato del general para socorro de los navíos que viniesen".<sup>59</sup>

En Santiago el marino se ofreció a Valdivia "ansí en su persona como con su hacienda". Concedor Don Pedro de su valía individual y de hombre de mar, aceptó el ofrecimiento y lo nombró su teniente y capitán general de la mar. El navegante genovés se convirtió así en el **primer jefe naval** propio que tuvo el nascente estado chileno.

Puede considerarse, de igual manera, al galeón San Pedro como la primera unidad de nuestra marina de guerra destinada a defender el mar y el litoral del estado en formación. Ello queda más en evidencia en la primera carta que el Conquistador Valdivia escribe al Emperador el 4 de septiembre de 1545, exponiéndole que a través de un comunicado del Gobernador Vaca de Castro quedaba enterado de la guerra entre el Rey Francisco I y Carlos V, además de haber recibido

57 *En Carta de Valdivia a sus apoderados de 15 de octubre de 1550, se advierte que el cargamento era propiedad de Vaca de Castro, quien fue acusado de codicia, pues había costado solamente 15.000 ducados. Sin embargo, el Conquistador pago por ello 60.000 pesos, los que se le sumaron a los 110.000 pesos con que se había endeudado "por lo que trajo el capitán, así de gasto de la gente, como del navío de Lucas Martínez" (Valdivia, p. 66), Barros Arana, 1888, t. II, p. 263 y Villalobos, 1983, t. I, pp. 177 y 178.*

56 Valdivia, 1953, p. 35 y Bibar, 1966, p. 91 y 92.

59 *Id. ibidem.*

el pregón de la guerra contra Francia "aunque podemos vivir bien seguros en estas partes de franceses, porque mientras más viniere, más se perderán". El conquistador no solo debió tener presente las dificultades geográficas y las grandes distancias entre Francia y Chile, sino en su propia disposición y la de su gente, entre cuyos escasos medios se contaba al menos con una pequeña nave y un buen almirante.

**Bibliografía.**

**AMUNATEGUI**, Miguel Luis: **La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina**. Santiago, t. I, 1879.

**BARRIGA**, Víctor M.: **Algunos documentos relativos a Don Pedro de Valdivia**. En Revista Chilena de Historia y Geografía N° 115, pp. 16 a 39. Santiago, 1950.

**BARROS ARANA**, Diego: **Historia General de Chile**. T. I y II. Santiago, R. Jover, ed., 1884 -1888.

**BIBAR**, Gerónimo de: **Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reynos de Chile**, hecha por... natural de Burgos, MDLVIII. Tanscripción paleográfica del Prof. Irving A. Leonard. T. II (y único). Ed. Facsimilar y a plana del Fondo Histórico y Bibliográfico J. T. Medina. Santiago, 1966.

**COLECCION de Documentos Inéditos para la Historia de Chile desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo. 1518 - 1818 (CDI)**. Colectados y publicados por J. T. Medina. T. 8, 9, 12, 17 y 23. Santiago, Ercilla, 1888, etc.

**ERRAZURIZ**, Crescente: **Historia de Chile - Pedro de Valdivia**. Santiago, 1911.

**KELLER**, Carlos: **Don Pedro de Valdivia, creador de la Armada Nacional**. En Revista de Marina, Vol. 87, N° 678, pp. 619 a 643 (Valparaíso), sept-oct., 1970.

**MARIÑO DE LOVERA**, Pedro: **Crónica del Reino de Chile**. En Colección de Historiadores de Chile (CHCh). T. VI, Santiago, 1965.

**MEDINA ROJAS**, Alberto y Eduardo Téllez Lúgaro: **Francisco Martínez de Vergara y la Cacica de Chacabuco**. En Encuentro de Etnohistoriadores- Serie Mundo Nuevo: Cinco siglos N° 1, pp. 153 a 201. Departamento de Ciencias Históricas - Facultad de Filosofía, Humanidades y Educación. Universidad de Chile. Santiago, 1988.

**MORLA VICUÑA**, Carlos: **Estudio Histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego**. Leipzig, F.A. Brockhaus, 1903.



**ROSALES, Diego de: Historia General del Reyno de Chile - Flandes Indiano.** Santiago, A. Bello, 1989.

**THAYER OJEDA, Tomás: Los Conquistadores de Chile.** Santiago, Imp. Barcelona, 1913.

**THAYER OJEDA, Tomás: Formación de la Sociedad Chilena y Censo de la Población de Chile en los años 1540 a 1565.** Santiago, Universidad de Chile, 1939 - 1941.

**THAYER OJEDA, Tomás y Carlos Larrain de Castro: Valdivia y sus compañeros.** Santiago, Academia Chilena de la Historia, 1950.

**VALDIVIA, Pedro de: Cartas de... que tratan del Descubrimiento y Conquista de Chile,** publicadas por J. T. Medina. Santiago, Fondo Histórico y bibliográfico J.T. Medina (2da. Ed. Facsimilar), 1953.

**VIDAL GORMAZ, Francisco: Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días.** Santiago, Imp. Elzeviriana, 1901.

**VILLALOBOS, Sergio: Historia del Pueblo Chileno. T. I,** Santiago, Ed. Zig-Zag, 1983.

