

VISIÓN OCEANOPOLÍTICA DEL REYNO DE CHILE EN EL CONTEXTO MUNDIAL 1492 - 1810

Hernán FERRER Fouga

CAPITULO PRIMERO SIGLO XVI (continuación)

Tres antecedentes marítimos coloniales.

- **Expediciones ordenadas por don García Hurtado de Mendoza.**
- **El viaje de don Pedro Sarmiento de Gamboa a España y su regreso.**
- **Tráfico Marítimo entre Callao y Valparaíso - Callao, naves y travesías.**

5.7. Expediciones ordenadas por don García Hurtado de Mendoza. Juan Ladrillero alcanza en 1588 la boca Oriental del estrecho de Magallanes de Oeste a Este y toma posesión de éste en nombre de SMC y del Gobernador de Chile. Expedición de don García al Canal de Chacao e isla de Chilloé - Fundación de Castro.

A otro emprendedor Capitán General, que vino en interpretar debidamente la visión político - oceánico de Valdivia, a pesar de su corta edad, me refiero a don García Hurtado de Mendoza, le iba a corresponder el mérito de integrar el estrecho de Magallanes al territorio nacional y para estos efectos dispuso el zarpe de una segunda flotilla al mando del avezado capitán Juan F. Ladrillero, la cual zarpó desde Valdivia el 17 de noviembre

de 1557 compuesta de los navíos “*San Luis*” y “*San Sebastián*” y de un pequeño bergantín. El segundo en el mando era el destacado Francisco Cortés Ojea, quién había participado en la expedición de UILoa ya relatada.

Una vez que, la agrupación reconoció el golfo de Coronados arrumbaron para pasar entre las islas Ipún y Guablín hasta arribar al cabo Gallegos, en el cual se varó el pequeño bergantín capitaneado por el piloto homónimo. A continuación las otras dos naves, luego de salvar los naufragos, siguieron su navegación al sur y la “*San Sebastián*” después de cruzar el golfo de Penas, descubrió los dos accesos paralelos a la ruta de canales, tanto el del canal Fallos como el del canal Messier y luego de internarse no pudo proseguir hacia latitudes más meridionales por habersele cerrado el paso en las cercanías del estrecho, varándose finalmente en el Seno Unión en febrero de 1588.⁽¹⁾



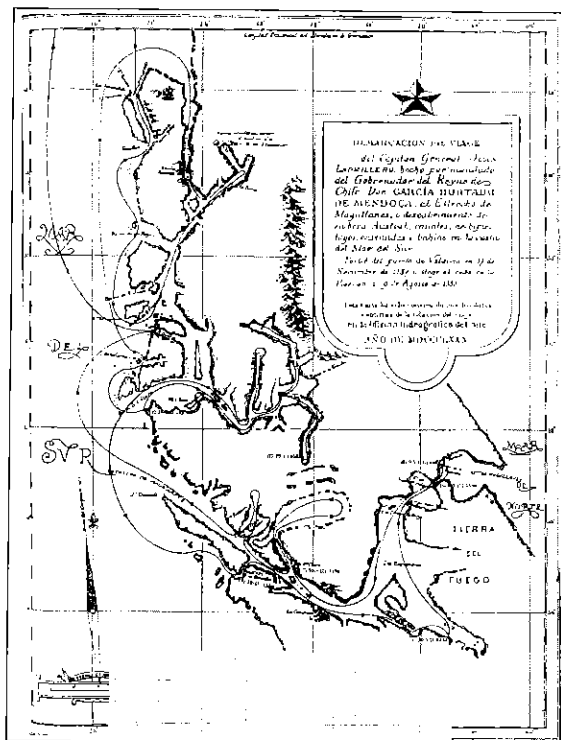
don García Hurtado de Mendoza

No obstante, la “*San Luis*” tuvo mejor destino, ya que, navegó mar afuera para más tarde acceder a un canal que se le abrió de oeste a este, el actual canal Ladrillero, tal cual un ducto de entrada al sistema archipiélago austral⁽²⁾ y luego de navegar la ruta interior ingresó al estrecho de Magallanes, en los primeros días de marzo de 1558, el que navegó sin novedad hasta su boca atlántica, a pesar de haber perdido tiempo al ingresar por el Canal Jerónimo, equivocadamente, hacia los senos Otway y Skyring, para finalmente fondear en una

- 1.- El capitán Cortés-Ojea construyó con los restos de su nave un pequeño bergantín, con el cual regresó a Valdivia, puerto al que arribó el 1º de octubre de ese mismo año después de 8 meses de navegación.
- 2.- En aquella época se creyó también que un cataclismo había cerrado la boca occidental del estrecho de Magallanes en vista que, ninguna de las dos naves de la Flotilla pudo acceder al estrecho a través de ella, comentarios que Alonso de Ercilla y Zúñiga expresa en el Canto de la Araucana:

<p>“Por falta de piloto o encubierta causa quizá importante y no sabida Esta secreta senda descubierta Quedo para nosotras escondida</p>	<p>Ora sea yerro de la altura cierta, Ora que alguna isleta removida Del tempestuoso mar y viento Encallando en la boca le ha cerrado”.</p>
---	--

bahía que bautizó Posesión y estando surto en ella celebró en tierra la correspondiente ceremonia de incorporación del estrecho de Magallanes a la soberanía de SMC y a la Gobernación de Chile, en los términos que ya fueron señalados en la Introducción, el día 9 de agosto de aquél año, luego de haber navegado 6 meses dentro de la mencionada vía de agua interoceánica y de algunos de sus canales aledaños en busca de la ruta señalada, siendo el segundo navegante en hacerlo de oeste a este y el primero en lograrlo en toda su extensión.



Juan Ladrillero zarpó desde Valdivia el 17 de noviembre de 1557 al mando de la flotilla compuesta por las carabelas "San Luis", "San Sebastián" y un pequeño bergantín. Este último se hundió en la península de Tres Montes al vararse en el actual cabo Gallego. El "San Sebastián" naufragó en el Seno Unión y su capitán Francisco Cortés Ojea regresó a Valdivia en un bergantín que construyó con sus restos. Sólo Ladrillero encontró el paso adecuado luego de recorrer la travesía que ha sido graficada en la presente carta, la que por sí sola demuestra su tenacidad invencible, hasta tomar posesión del estrecho de Magallanes el 9 de agosto de 1558.

Don García había querido paralelamente sumar, por su propia mano, al supuesto éxito anterior otra destacada hazaña, la de incorporar a nuestro patrimonio nacional la isla de Chiloé, para lo cual salió desde Valdivia con una columna bajo su mando en febrero de 1558, y en circunstancias que Ladrillero estaba por acceder al estrecho su hueste cruzaba el desagüero de un supuesto gran lago a la altura de Carelmapu, correspondiente al Canal de Chacao.

El canto XXXVI de la Araucana es elocuente y expresa lo siguiente, toda vez que, Alonso de Ercilla y Zúñiga integraba la expedición a parte del padre Diego Rosales:

“Por remate y fin postrero
 Que el gran lago en el mar se desaguaba
 Por un hondo y veloz desaguadero
 Que su corriente y anchura travesía
 Tal paso por allá nos impedía
 Gente gallarda brava y arriscada
 Reforzando una barca de remeros
 Y pasé, el gran brazo de agua arrebatada
 Llegando a zaborar hechos pedazos
 Puros remos y fuerza de los brazos”.
 “Aquí llegó, donde otro no ha llegado,
 Don Alonso de Ercilla, que el primero
 En un pequeño barco deslastrado,
 El año de cincuenta y ocho entrado
 Sobre mil quinientos, por hebrero,
 A las dos de la tarde, el postrer día,
 Volviendo a la dejada Compañía”⁽³⁾.

En su viaje de regreso don García funda el 27 de marzo de aquel año de 1558 la ciudad de Osorno y después se dirige a Santiago pasando por Valdivia.

Nueve años después, el nuevo gobernador de Chile Rodrigo de Quiroga, sucesor de Hurtado de Mendoza, ordenaba el asentamiento de españoles en la isla de Chiloé y en enero de 1567 se despacha desde Osorno una columna de 110 hombres al mando del general Martín Ruíz de Gamboa, yerno de Quiroga, el cual cruza el canal de Chacao en la localidad denominada actualmente el Astillero y luego desembarcó en la costa opuesta en un lugar que denominó San Antonio de Chacao. Este cruce fue posible gracias al apoyo que facilitaron los aborígenes, quienes proporcionaron 50 piraguas para movilizar la tropa hacia la isla, conjuntamente con los caballos, los cuales cruzaron a nado el canal tomados de cabestro desde las embarcaciones, con la pérdida de solo 6 de ellos, hazaña que sigue siendo válida hasta el día de hoy.

3.- Correspondían a la columna de Julián Gutiérrez de Altamirano, quien había sido comisionado por don García, para recorrer la isla de Chiloé, el cual al cabo de ocho días regresó al continente informando de que se trataba de un gran archipiélago poblado y con recursos.

Simultáneamente había zarpado desde Valdivia una fragata que había sido construida en el mencionado puerto fluvial, a fin de transportar los viveres y el aprovisionamiento de apoyo y en febrero de aquel año penetra por una bella ría interior, en la cual al fondo de su saco funda una ciudad que bautiza como Castro y en la vecina isla la villa de Quinchao. La colonización de Chiloé había comenzado.

Transcurrido el tiempo y con posterioridad a la destrucción de Osorno en 1599, a manos de tribus araucanas, las familias que lograron huir se establecieron en las cercanías del canal de Chacao y se funda San Miguel de Calbuco, lugar donde existía ya un pequeño fuerte. Se levantó también un poblado en Carelmapu, de modo que, la presencia española se había iniciado en ambas líneas de costa del Canal de Chacao.

5.8. El viaje de don Pedro Sarmiento de Gamboa desde el Perú a España, siendo el tercer nauta en acceder desde el oeste al estrecho de Magallanes (1579 - 1580). En la referida ocasión Hernando Lamero al mando del "San Francisco" es arrastrado por los temporales hasta la latitud de los 56° Sur y reconoce que el continente terminaba torciéndose en dirección hacia el Este Sur Este.

Viaje de regreso de Sarmiento de Gamboa para colonizar el estrecho su significado geoestratégico.

En el año 1577 el conocido corsario inglés Francis Drake había penetrado al mar del Sur vía estrecho de Magallanes donde asoló el litoral hasta Acapulco, puerto en el cual apresó el tesoro que transportaba el "Galeón de Manila" y la nave misma.

En vista de ésta primera incursión inglesa al océano Pacífico y a las proyecciones que estaba teniendo el ataque al tráfico español, el Virrey del Perú Francisco de Toledo organizó una expedición naval, con el propósito de ver si los ingleses habían dejado en las ensenadas y puertos del estrecho de Magallanes establecimientos que les asegurasen y apoyasen su paso hacia el futuro.

La agrupación contaba de dos naves, cuyo mando superior militar se confió a Pedro Sarmiento de Gamboa y el marítimo al almirante Juan de Villalobos, la que zarpó del Callao el 11 de octubre de 1579 y un mes después entró al golfo de Trinidad navegando la ruta interior de canales para salir nuevamente al océano por el Estrecho de Nelson el 21 de enero de 1580.

En dichas circunstancias la nave de Villalobos se separó del buque insignia, debiendo correr el temporal hacia el sur hasta alcanzar la latitud de

los 56° Sur y descubrió que la masa continental terminaba hacia el E.S.E., de acuerdo a lo registrado por su piloto Lamero, a bordo de la nave "San Francisco", sin que existiera el continente de la "Terra Australis Incógnita" que señalaban los mapas de Ortelius, para a continuación regresar a Lima debido a las desavenencias que tenía con Sarmiento de Gamboa.

Por su parte, éste último, maniobró exitosamente y en lugar de abatir hacia el sur sin control pudo ingresar al estrecho por el cabo Pilar, correspondiente a su boca Occidental y después de esperar a Villalobos, hasta el 6 de febrero, se internó resueltamente hasta fondear el día 12 en bahía Posesión, oportunidad en la cual volvió a tomar posesión del estrecho en nombre del SMC Felipe II levantando el acta correspondiente.

A continuación prosiguió su navegación con destino a España, siendo por lo tanto el primer nauta en unir en el sentido contrario la costa sur este del Pacífico Sur con la Metrópolis, oportunidad en la cual Felipe II escuchó sus ideas y proyectos, más sus informes sobre la región, antecedentes que sugerían un importante plan de defensa del estrecho, apoyado en su colonización.

El Monarca aceptó su iniciativa y dispuso que en el Guadalquivir se formara una importante Armada cuyo mando confirió al general Diego Flores de Valdez, ordenándosele construir dos Fuertes en la parte más angosta del estrecho, de modo que los fuegos de su artillería se cruzaran, debiendo ser guarnecido cada uno con 200 hombres.

Además, se autorizaba a Sarmiento para poblar el estrecho en sus tierras próximas, teniendo en cuenta el apoyo hacia los Fuertes y de este modo fundaría a continuación las ciudades de "Nombre de Jesús" y "Real Felipe".

El 25 de septiembre de 1581, zarpó la Armada desde Sanlúcar de Barrameda para recalar en el estrecho dos años más tarde con cinco naves y 550 hombres, luego que el general Flores abandonara la expedición y quedara ésta al mando del almirante Diego de la Ribera en lo naval.

El 1° de febrero de 1584 la Escuadra cruzó la boca Oriental y fondeó en bahía Posesión, y al lado occidental de la punta Miera (Dungenes actualmente) y desde ahí procedió a fundar el asentamiento que llamó Nombre de Jesús; no obstante Sarmiento fue abandonado quedando solamente con su buque la nao "María", por haber desertado asimismo de la empresa el almirante de la Ribera, para luego de innumerables dificultades fundar la colonia de Rey don Felipe en el actual puerto del Hambre.

A comienzos de abril, Sarmiento regresó a Nombre de Jesús, pero al fondear fue sacado del estrecho por un temporal sin poder regresar en ayuda de los colonos, los que luego morirían de miseria y hambre, salvo Tomás Hernández que sería salvado por un corsario inglés y en circunstancias que Sarmiento no pudo obtener en España los auxilios que

se requerían por haber caído prisionero al recalar a Europa y ser enviado detenido a Londres, demorándose 4 años en arribar a España luego de un nuevo período de cautiverio en Francia, durante su regreso, (1588).

Sobre la base de lo expuesto, es posible concluir en que, en su momento SMC le dio a la citada ruta la importancia geoestratégica que se merecía para poder defender sus intereses marítimos en el mar del Sur considerado "un lago español, hasta alcanzar la frontera que lo dividía de Portugal en el Oriente, a partir de las Filipinas por el norte, de acuerdo a lo ya referido".

A pesar de ello, los desistimientos de Flores y de la Ribera no podían ser reemplazados a cambio por el heroico denuedo de Sarmiento, aparte de que se trataba, dada los limitados medios técnicos de la época, de una operación al margen de toda realidad, ante un proyecto de dudosa factibilidad, pero que sin dudar, demostró el espíritu invencible y bizarro de la España del descubrimiento y de la conquista.

Su solución debiera haberse encontrado entonces, en haber basado una Fuerza Naval en Corral - Valdivia y haberla hecho concurrir para neutralizar toda amenaza de corsarios u otras naves adversarias que ingresaran a aguas del Mar del Sur, para atacar la espalda geoestratégica del dispositivo Imperial español, tal cual ocurriría repetidamente en los siglos por venir, según como se observará más adelante.

5.9. Tráfico Marítimo entre Callao y Valparaíso - Callao durante el Siglo XVI, naves y travesías.

Juan Fernández descubre el archipiélago homónimo.-

Las primeras naves que zarparon del Callao con destino a lo que sería la Gobernación de Nueva Extremadura lo hicieron en enero de 1536, siendo estas el "Santiago", el "San Cristóbal" y el "San Pedro" los que traían apoyo y refuerzos para la expedición de Almagro. De estos sólo el "San Pedro" ploteado por Alonso Quintero logró cumplir su misión al fondear en la bahía que más tarde perpetuaría su apellido, al tenor de lo relatado en un pasaje anterior.

También, tal cual lo ya narrado, en 1540 arribó a Valparaíso una de las naves del obispo de Plasencia en viaje a Quilca, Perú, sin tener contacto con los expedicionarios de Valdivia.

Sin embargo, ya fundado Santiago y confirmado Valparaíso como puerto⁽⁴⁾ el 3 de septiembre de 1544, por el propio Conquistador, al referirse

4.- Valparaíso de acuerdo a la obra de Mariño de Lobera recibió su nominación desde mediados de 1536, habiendo sido bautizado por Juan de Saavedra, su descubridor, desde tierra y el cual había nacido en una pequeña villa con ese nombre en el Partido de Sevilla.

a éste, en la oportunidad en que otorgó poder a Pastene para zarpar hacia el sur de Chile, al tenor de lo antes relatado, agregó la siguiente frase: "de nuevo nombre y señalo éste Puerto de Valparaíso para el trato desde tierra y ciudad de Santiago".

A continuación y desde entonces, comenzaron a recalar a su rada, como también a Coquimbo, Concepción (Tomé y Talcahuano) y Valdivia diversas naves cuyo recuento aproximado sería el siguiente:⁽⁵⁾ "El *Santiaguillo*" fondeó en Valparaíso en septiembre de 1543 y trajo el primer apoyo para Valdivia a cargo de Diego García de Villarroel.

-El navío de "Juan Alberto" recaló en Huasco al mando del capitán Ibarra donde la mayor parte de su tripulación fue muerta por los indios, para naufragar en las costas de Maule en abril de 1544. Traía vituallas y equipos.

-El "*San Pedro*" fondeó en Valparaíso a mediados de 1544 con apoyo para las guarniciones militares, siendo de propiedad del entonces capitán Juan Bautista Pastene.

El 5 de septiembre de 1545 zarpó de Coquimbo con destino al Perú. Un año después ancla en Coquimbo y regresa a Callao en 1547.

-Pequeño barco anónimo construido en Chile para mantener el enlace Valparaíso - Coquimbo, el que a su vez efectuaba faenas pesqueras en 1544 y 1545. Al año siguiente zarpó al Perú sin saberse sobre su regreso.

-"*El Santiago*" fondeó en Valparaíso procedente del Perú el 1º de diciembre de 1547 con el almirante Pastene a bordo, quien lo habría comprado o fletado, toda vez que, el "*San Pedro*" ya no le pertenecía.

El día 12 siguiente zarpó con el capitán General Pedro de Valdivia y 10 hombres con destino al Callao para apoyar al Presidente la Gasca ante la insurrección de Gonzalo Pizarro. Valdivia logró un gran renombre en esta campaña por su capacidad estratégica y su preparación superior, gracias a sus experiencias en Europa y su asesoría a favor de la Gasca fue decisoria para derrotar al insurgente en la batalla de Sacsahuamán el 9 de abril de 1548.

-La Fragata de Juan Dávalos fondeó en Valparaíso en abril de 1548 y regresó al Perú el 28 de septiembre siguiente.

-Fragata grande construida en Chile. Zarpó de Valparaíso a Coquimbo en febrero de 1549 conduciendo 30 soldados para combatir a los aborígenes que se habían sublevado en la Serena.

5.- Estas informaciones han sido interpretadas de aquellas obtenidas gracias a la investigación y recopilación que efectuó a comienzos del siglo XX don Luis Thayer Ojeda.

Valdivia regresó del Perú a Serena en el mes de abril siguiente, en circunstancias que este barco ya había zarpado de regreso.

-Galeón "*San Cristóbal*" corresponde a la nave en que regresó Valdivia y que fondeó en Coquimbo según referencia anterior en abril de 1549. Había sido adquirido por el Conquistador y transportaba la tropa que había logrado reclutar.

-Una Galera. Adquirida por Valdivia, al igual que la anterior, a los oficiales reales del Perú, la que fondeó en Valparaíso el 22 de abril de 1549.

-La tercera nave comprada por Valdivia en 1549, un galeón, conjuntamente con las otras ya referidas, recaló en Chile en febrero siguiente, para zarpar más tarde al Perú con el Teniente General Francisco de Villagra a bordo y participar con las otras dos en marzo de 1550 (al mando del almirante Pastene), en tres viajes que se hicieron entre Valparaíso y Valdivia, en los meses de abril, agosto y octubre, con recalada en Concepción.

-Dos naves anónimas llegadas desde el Perú entre los meses de marzo a septiembre de 1550.

-Galeón "*San Jerónimo I*" de propiedad de Francisco Pérez de Valenzuela, con un cargamento de mercaderías y ganado, habría arribado en septiembre y en su regreso al Perú viajaron los oficiales Alonso de Aguilera, destacado como apoderado ante la Corte por Valdivia y Esteban de Sosa para solicitar más soldados que vinieran a asegurar la conquista.

Naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento por Magallanes hasta el término del decenio de los cuarenta (1550), los que se registran a continuación conjuntamente con el tráfico habido, para un mejor control ⁽⁶⁾.

-Nao "*Santiago*" 1520, de la Escuadra de Hernando de Magallanes, estando al ancla en San Julián, desde el 21 de marzo de 1520, el almirante despachó a esta nave a explorar hacia el sur, la que a 20 leguas descubrió un río que bautizó Santa Cruz y el día 22 de mayo naufragó explorando su desembocadura.

-"*Sancti Spiritus*", 1526, perteneciente a la escuadrilla de Frai García Jofré de Loayza, la que entró al estrecho de Magallanes el 14 de enero de 1526, de 240 toneladas de desplazamiento y al mando de Juan Sebastián de Elcano fondeó frente a la costa occidental de la Punta Miera (Dungeness), embarrancándose ante un temporal del oeste suroeste. Los naufragos levantaron una cruz con los mástiles del buque para a continuación ser

6.- Vidal Gormáz Francisco "Algunos Naufragios ocurridos en las Costas Chilenas, Imprenta Elzeviriana, Santiago 1901".

salvados por otro de los barcos de la expedición. (Simón de Alcazaba (1535) y Alonso de Camargo (1540) avistaron mas tarde dicha cruz.)

Otros dos navíos de la expedición, la "Anunciada" y el "San Gabriel", naufragaron fuera de la boca Oriental del estrecho al ser arrojado de éste por el mal tiempo.

-Nave "Capitana" 1540. Naufragó a la salida de la primera angostura ⁽⁷⁾ pertenecía a la Armada del obispo de Plasencia ya referida.

-Un "Bergantín", 1541. Quemado en Concón en las gradas de construcción por los aborígenes.

-Una "Nave", 1544. Embarrancó en Topocalma y procedía del Perú.

-Navío desconocido naufragó en las proximidades del actual Penco, al perecer en 1550, en el había venido un tal Lope de Landa que ya se encontraba en Santiago el 6 de marzo de aquel año.

Movimiento Marítimo en la década de los años 50.

-*"San Vicente"*. Arribó a Valparaíso en junio de 1551 y regresó a Perú en septiembre siguiente, conjuntamente con un barco similar.

-Otro "Navío". A mediados de 1552 procedente del Perú, el cual regresó en noviembre de aquel año.

-Galeón "*San Cristóbal*" de Valparaíso al Callao, transportó a Jerónimo de Alderete al Perú.

-"Navío de Hernando de Ibarra" trajo mercaderías embarcadas en Perú a fines de 1552, luego participó en la expedición al estrecho de Magallanes comandado por UILoa.

-Galeón "*San Jerónimo I*" regresó del Callao con apoyo para la expedición de UILoa, vino en naufragar después en Huasco en 1554, en la ocasión que se indicará más adelante.

-Nave la "*Brava*". Zarpó del Callao y fondeó en Valparaíso en agosto de 1553.

-Navío de "*Camporrey*" arribó de Callao a Valparaíso en agosto de 1553 y regresó con destino a Panamá, entre noviembre y diciembre. A su regreso a Chile en 1555 naufragó en punta Galera perdiéndose con un valioso cargamento de más de \$ 50.000.-

Al comenzar el año 1554 había en Chile sólo 5 buques, 3 pertenecientes a la expedición de UILoa y otros 2 menores en Concepción, uno de los cuales naufragó luego en la boca del río Valdivia y otro ancló en Valparaíso, el cual provenía de Valdivia.

En febrero había en la misma bahía 4 navíos, dos grandes y dos chicos, uno de los cuales era el "*San Jerónimo I*".

7.- En aquella época su topónimo era canal de Nuestra Señora de la Esperanza.

-Galeón de SMC “Santiago” fondea el 10 de septiembre de 1554 en Valparaíso, había zarpado del Callao.

-“San Cristóbal” arribó a Coquimbo, su puerto de origen era el Callao el que había dejado a comienzos de 1555.

-La “Concepción”. Alias la “Brava”, zarpó a Chile desde el Callao en febrero de 1555.

-La “Concepción Rodrigo Volante”, nave distinta a la anterior, la cual pertenecía al mayordomo de Valdivia del mismo apellido que el del barco, más tarde fondeó en Coquimbo, el 11 de mayo de 1555, para proseguir a Valparaíso y regresar a Perú en septiembre siguiente. En esta nave viajó doña Marina Ortíz de Gaete.

-El galeón de “Juan Alvarez de Luna”. Trajo refuerzos militares desde Lima, incluidos los familiares de los soldados en enero de 1556. Al mes siguiente cumplió una comisión al sur a las órdenes de Francisco de Villagra.

-El *San Jerónimo II* al igual que el anterior era de propiedad de Francisco Pérez de Valenzuela y su maestro Ambrosio Justiniano.

El 12 de diciembre de 1555 defendió la ciudad de Concepción del ataque de los indios y luego evacuó a Valdivia parte de ésta. Su destacada actuación figura en los cantos de la “Araucana”.

En su viaje al sur fue arrastrado por un temporal y embarrancó en la provincia de Llanquihue, sus naufragos regresaron a Valdivia en un bergantín y el armador perdió una gruesa suma de dinero.

-Galeón de “Pedro de Malta”. A fines de diciembre de 1555 fondeó en Valparaíso, donde permaneció hasta mediados del año siguiente, período durante el cual operaron únicamente 4 naves en el litoral chileno.

-La “Concepción Rodrigo Volante”. Además de sus movimientos anteriores, fondea en Valparaíso los primeros días de mayo de 1556 y regresa al Callao en noviembre siguiente con Diego García de Cáceres a bordo.

-El Galeón de “Pedro de Malta”. Regresó en 1556, a principios de diciembre y a comienzos del año siguiente era el único que se encontraba al ancla en nuestras costas.

-La Escuadra de don García Hurtado de Mendoza merece un párrafo aparte⁽⁸⁾, por tratarse de un evento muy especial y destacado, toda vez que,

8.- Vásquez de Acuña Isidoro “La Acción Naval durante el Gobierno de don García Hurtado de Mendoza”. “Boletín de la Academia Chilena de la Historia” N° 104, Santiago 1994. Esta importante y acuciosa publicación contiene referencias sobre el mencionado episodio, incluido detalles respecto a la flota de don García y las comisiones que cumplió a continuación. 7.- En aquella época su topónimo era canal de Nuestra Señora de la Esperanza.

correspondió a la Fuerza Naval más significativa que se formó y arribó a Chile en el siglo XVI, aparte de transportar importantes fuerzas militares con su correspondiente parque, para continuar la guerra de Arauco, lo anterior con motivo de haber asumido la Gobernación de Chile el hijo del Virrey Hurtado de Mendoza don García, a los 21 años de edad, quien a pesar de su temperamento impulsivo y el haber aplicado ciertos procedimientos conflictivos que le valdrían un juicio de residencia, finalmente desarrolló un Gobierno exitoso, el cual se basó en proseguir concretando la "visión geopolítica del fundador de Chile y padre de nuestra nacionalidad don Pedro de Valdivia", al anexar al país la provincia de Chiloé y el Territorio de Magallanes de acuerdo a antecedentes ya examinados.

Su Escuadra zarpó del Callao el 2 de febrero de 1557 y fue despedido con salvas de artillería y embanderamiento general. Arribó a Coquimbo el 23 de abril siguiente. Sus pormenores se hallan insertos en los cantos de la "Araucana", toda vez que, Alonso de Ercilla y Zúñiga se encontraba embarcado en ella.

Según éste último, la formación estaba integrada por 10 galeones y el número de soldados transportados era de 350 a 400⁹. En la obra que se indica su autor se refiere asimismo a diez unidades de acuerdo al siguiente detalle :

-Galeón "*San Cristóbal*" mencionado anteriormente en otros de sus pasajes por la costa de Chile, correspondió al navío insignia de don Hernando de Lamero, destacado piloto de la Armada del Mar del Sur.

-Navío "*San Jerónimo III*" de propiedad de don Francisco Pérez de Valenzuela, al igual que los anteriores nombrados habiendo sido designado en Armador por Don García como "Proveedor Mayor de la Armada", a cuyo bordo viajaron 165 soldados.

-Galeón "*San Juan de los Reyes*".

-Galeón "*San Sebastián*".

-Navío "*Todos los Santos*", a su regreso al Perú condujo detenidos por orden de don García a Francisco de Villagra y a Francisco de Aguirre.

-Fragata comprada a Gaspar de Amaya, regresó al Perú al año siguiente, el 11 de marzo de 1558.

-Navío "*Concepción*", alias "*La Brava*", ya conocida.

-Navío "*Santa Cruz*" de Francisco Pérez de Valenzuela.

-Otro navío comprado a Martín de Santana.

9.- Ibídem (29) 200 a 250 soldados embarcados y 150 por tierra concluye el autor al revisar diversas fuentes de información. Hace ver del mismo modo como cosa aparte que, Pedro de Oña en el "Arauco Domado" también se refiere a esta flota a partir del Canto Primero, el cual reproduce.

-Por otra parte, Luis Thayer Ojeda indica el arribo de esta Escuadra a Coquimbo el día 25 de abril de 1557 formada por siete unidades, a saber: "*San Jerónimo*", "*San Sebastián*", "*San Juan de los Reyes*", "*Todos los Santos*", "*La Brava*", "*San Luis*" y otro navío más pequeño. Lo anterior y en circunstancias en que don García viene a asumir la Gobernación de Chile el día 27 siguiente, en la Serena.

-A su vez el detalle de las comisiones que éstas naves vinieron en cumplir posteriormente corresponden a las siguientes:

-Galeón "*San Juan de los Reyes*". En este barco, que zarpó de Coquimbo el 19 de junio de 1557 continuó viaje a Concepción don García.

-Navío "*Todos los Santos*"- Se encontraba en Coquimbo el 31 de mayo y en Valparaíso el 21 de julio y en el fueron enviados bajo la custodia del capitán Lisperger los generales Acuirre y Villagra y en circunstancias que Thayer los da como pretendientes al Gobierno de Chile, probable motivo de la animosidad de don García.

-Navío "*San Jerónimo III*". De propiedad de Don Francisco Pérez de Valenzuela al igual que los dos homónimos anteriores. Habría alcanzado hasta Valdivia.

-Navío "*San Luis*". Cedido por el Capitán Gómez de Solís, integró la expedición de Ladrillero al estrecho de Magallanes.

-Fragata comprada a "Gaspar Amaya", regresó al Perú y arribó al Callao el 11 de marzo de 1558.

-Navío la "*Brava*", ya referido, corresponde al alias.

-Navío de Juan Pérez, regresó al Perú a fines de agosto de 1557 y recaló en el Callao antes del 8 de diciembre.

-Navío "*San Sebastián*" naufragó en la expedición de Ladrillero, con sus restos la tripulación construyó un bergantín el "*San Salvador*", con el cual regresó a Valdivia.

Del recuento anterior quedaban en Chile al año siguiente tres de los siete buques que trajo don García, el "*San Jerónimo*", el "*San Juan de los Reyes*" y otro de los navío anónimos registrados.⁽¹⁰⁾

-Dos galeones zarpan del Callao con rumbo a Chile en 1558, uno el 26 de marzo y el otro en fecha no conocida.

-Un galeón despachado por el virrey el 29 de marzo de 1559.

10.- Op.cit. 30. Es del caso señalar que este autor narra que dicha flota zarpó de Coquimbo a Concepción, con don García a bordo, el 21 de junio de 1557, compuesta solo de dos naves y con 150 hombres embarcados, para arribar el 9 de julio. En dicha ocasión Ercilla, en uno de sus cantos, llama a la isla Quiriquina "isleta que resiste el furor del norte airado".

Los buques naufragados durante el decenio de los años 50 fueron los que siguen.

-1554 Buque que naufragó en la costa de Huasco. Se trata de la nave que fue enviada al Perú, luego de los sucesos de Tucapel y de Marihuenu, con la misión de informar al virrey por haber muerto Valdivia y haberse tenido que evacuar Concepción, los náufragos se salvaron y por ellos se supo del siniestro.

-1555 Galeón de Alvarado. El capitán Juan de Alvarado fue comisionado para llevar refuerzos de Valparaíso a Concepción en 1555, luego de los sucesos del año anterior, pero arrastrado por el mal tiempo su nave embarrancó en el golfo de los Coronados, estimándose como su lugar exacto la bahía de Ancud.

-1557 Bergantín de Diego Gallegos. Integró la expedición de Ladrillero al estrecho de Magallanes, era de propiedad del citado piloto, quien naufragó al sur del puerto de San Andrés, antes de arribar a la península de Tres Montes.

-1558 "*San Sebastián*". Integró la expedición al estrecho de Magallanes de Juan Ladrillero al mando de Cortez Ojea la que el 25 de febrero naufraga en la actual isla Wellington, construyendo un bergantín en contacto con los aborígenes y en el cual regresaron a Valdivia, donde arribaron el día 1° de octubre siguiente.

Movimiento Marítimo en la década de los años 60.

-Barco de Gonzalo de los Ríos, construido en Chile. En éste se embarcó en Papudo don García Hurtado de Mendoza, en febrero de 1561, de regreso al Perú.

-Galeón de SMC, zarpó del Callao el 18 de marzo de 1561 y recaló en Coquimbo el 5 de Junio, trayendo a su bordo a Francisco de Villagra designado como nuevo Gobernador de Chile.

-Navíos "*Santa Ana*" y otro de Jorge Díaz.

Se encontraban en Valparaíso en 1561, luego el primero siguió a Concepción y mas tarde a Valdivia, para regresar a Concepción con víveres en noviembre de 1562 y proseguir a Valparaíso. A continuación fondeó en el golfo de Arauco, el 17 de enero de 1563, el día después del desastre de Mareguana, para finalmente dirigirse al Perú.

-Navío "*Nuestra Señora de los Remedios*". Zarpó del Callao después del 17 de febrero de 1562, como segundo viaje, ya que, había estado en Chile en el año anterior, haciendo escala en Coquimbo, Valparaíso y Concepción, para llegar hasta Osorno, según la crónica. De regreso

embarcó al Gobernador Villagra con destino a Arauco, alcanzando hasta cerca de la isla Mocha y arrastrado por los vientos fue a vararse en la isla de Chiloé, para zafarse y arribar de regreso al golfo de Arauco en enero de 1563 y mas tarde en abril fondear en Concepción. A continuación zarpó a la isla Santa María donde los aborígenes le mataron parte de la tripulación, acción que luego sería castigada por otro navío procedente de Concepción, probablemente el "Jorge Díaz".

-*"San Pedro"* surto en Valparaíso el 13 de marzo de 1563.

-*"Santiago"*. Transportó a Concepción y Valdivia trigo de la región de la Ligua en septiembre de 1563 y en abril de 1554 hizo un segundo viaje y trajo de regreso a Valparaíso al Gobernador Villagra, para proseguir a Coquimbo donde embarcó provisiones que las transportó a Concepción en mayo.

-*"El navío de Jorge Díaz"*. Efectuó en la misma época que el *"Santiago"* viajes de cabotaje con trigo a Concepción. Regresó al Callao a mediados de 1565.

-*"El barco de Benítez"* construido en Valdivia con madera suministrada por Alonso Benítez y mandado a armar por el Gobernador Francisco de Villagra para exploraciones al sur y dentro de la provincia de Chiloé.

Efectuó viajes de cabotaje con trigo de la Ligua, al igual que los anteriores y regresó a Topocalma con otros barcos, los que ahí cargaron víveres para abastecer a Concepción.

-Antes del 20 de octubre de 1563 fondea en el Callao un navío procedente de Chile, con la noticia sobre la muerte del Gobernador Francisco de Villagra.

-Un galeón, fue enviado en comisión especial el 9 de marzo de 1564 a Chile, por la Audiencia del Perú con un cargamento de armas y municiones.

En dicho año el balance del movimiento marítimo era el que sigue: Existían en Chile 7 naves, 3 de ellas en Concepción, 2 en Valdivia y 2 en Valparaíso, más otras 2 o 3 pequeñas de bajo tonelaje construidas en el país. De las anteriores naufragó en marzo de aquel año una de ellas en las cercanías de Valparaíso.

-El *"Santa Ana"* en 1564 se encontraba de regreso en Valdivia procedente del Perú.

Jerónimo de Castilla zarpó del Callao el 17 de febrero de 1565 con dos buques transportando 220 hombres, a fin de obligar a abdicar a Pedro de Villagra pero se desconocen los nombres de los navíos, los que recalaron en Coquimbo.

-El *"San Agustín"*. Zarpó de Valdivia para Valparaíso, donde fondeó el 27 de abril de

1565, en circunstancias que el "Gonzalo de los Ríos" se encontraba al ancla en el mencionado puerto.

-Navío "Juan Vizcaíno". Surto en Valparaíso en junio de 1565 y en el Callao el 23 de septiembre siguiente.

-Navío "San Lorenzo", al ancla en Valparaíso al 7 de septiembre de 1565.

-El "Espíritu Santo" en marzo de 1566 zarpa desde Valparaíso a Valdivia.

-El "Santiago" se encontraba al ancla en el Callao en septiembre de 1565 y en Valparaíso el 7 de junio de 1566. Ese año en enero arribó al mencionado puerto peruano un navío procedente de Valparaíso, transportando \$ 16.000, monto perteneciente a mercaderes chilenos para ser invertido en Lima.

Naufragios ocurridos en el decenio de los años 60 a los 90.

-*"Marroqui"*, 1567. Naufragó en las costas de Itata un poco al norte del puerto de Coliumo y en viaje de Coquimbo a Concepción, transportando a miembros de la Real Audiencia. Navegaba en conjunto con otros dos buques.

- Un Buque 1569. Ante los ataques indígenas en abril de aquél año se evacuó Cañete y Arauco y los vecinos se embarcaron en Lebu para arribar a Concepción el 4 de mayo y luego de desembarcar los pasajeros chocó con una roca y se hundió.

-Dos Naves 1575. Perdidos en el terremoto maremoto de Corral y Valdivia del 16 de diciembre de 1575 con salida de mar e inundaciones en un radio de 18 kms. naufragando una nave en Valdivia y otra en Corral.

-Una nave 1575. El 16 de diciembre de 1575 la ola sísmica del terremoto de Valdivia se propagó hasta la desembocadura del río Maule, embarrancando una nave que se encontraba cargada con 400 fanegas de trigo, salvándose del siniestro el magistrado Bravo de Saravia que esperaba regresar a Lima en dicho viaje.

-*"Marigold"*, 1578 perteneciente a la flotilla de Drake, la que entró al estrecho de Magallanes el 2 de agosto de 1578 para salir al Pacífico luego de 17 días de navegación, pero un temporal la hizo naufragar.

-Un Bergantín 1580. Perteneciente a la expedición de Sarmiento de Gamboa al estrecho de Magallanes, el que navegaba remolcado por el buque insignia de éste "Nuestra Señora de la Esperanza", se hundió al salir a la mar desde el estrecho Nelson para entrar al estrecho de Magallanes en la latitud de 52ª Sur.

-“Trinidad” 1584. Perteneciente a la Escuadra de Flores de Valdez, para colonizar el estrecho de Magallanes, quien desertó de su empresa, al igual que tiempo más tarde lo hiciera su sucesor Diego de Rivera, éste último después del 1º de febrero de 1584, fecha en que habían ingresado al estrecho. “La Trinidad” fue varada en el surgidero ubicado al occidente de Punta Miera (Dunpeness), previo al desembarco de 100 hombres para fundar la villa “Nombre de Jesús”, convirtiéndose en resto náufrago.

-“San Juan de Antona” 1585.

A mediados de aquel año fondeó en Valparaíso, procedente del Perú, con un cargamento de explosivos y fierros para apoyar la guerra de Arauco, ocasión en que explotó la pólvora y el buque se hundió.

-Dos Barcos, 1587. Construidos en Puerto del Hambre por sus pobladores, para evacuar el asentamiento “Rey don Felipe”. El primero naufragó al salir en la punta Santa Brígida. No cupiendo toda la gente en la segunda barca se admitió que se embarcaran en esta última sólo 20 personas, las cuales zarparon y se perdieron en lontananza, sin que nunca más se supiera de ellas.

-Un Buque 1587. Ante la presencia de Cavendish en las costas chilenas las autoridades despacharon una nave de Concepción a Valparaíso para informar, la que naufragó, al igual que una segunda que fue capturada por este Corsario cerca de Arica.

En las travesías de cabotaje frente a las costas de Chile y en el tráfico con el Virreinato del Perú, habían cobrado connotación dos conocidos navegantes, a saber Pastene y Hernando de Lamero, para agregarse después Ladrillero con su hazaña en demanda del estrecho, pléyade a la cual se vino en sumar también el piloto Juan Fernández, quien llevó a la práctica la información de Lamero sobre el régimen de vientos, los cuales cambiaban a medida que se alejaba la nave del litoral, de acuerdo a la experiencia que había obtenido este último en su viaje a las islas Salomón, con lo cual acortó el tiempo de travesía entre el Callao y Valparaíso y viceversa ostensiblemente, de tal modo que Juan Fernández efectuó la primera travesía indicada en sólo 30 días, en lugar de los 90 anteriores que se empleaban como término medio, cuyos alcances serán detallados mas adelante. (En acápite 6.5.1 y 6.5.2 del Capítulo I)

El tráfico marítimo entre Chile y Perú en un comienzo se inició con el intercambio de oro en polvo chileno y mercaderías europeas reexportadas desde Lima, pero evolucionó de modo que, ya a fines del siglo XVI el virreinato importaba de Chile sebo, cordobanes, badanas, vino, maderas, manzanas, aceite, cobre, cáñamo, carne salada, tocino, cocos, aceitunas y puercos, etc., toda vez que la producción chilena superaba las demandas internas.

Con relación a las naves que efectuaban este comercio es del caso considerar que, habían sido construidas en los astilleros que existían en Guatemala, Panamá, Guayaquil, Paíta, Sechura y Callao o bien en Chile, así mismo se desprende que, estas líneas de comunicaciones marítimas fueron vitales e irremplazables dadas sus capacidades para :

-Recibir el apoyo que Chile requería del Virreinato del Perú para impulsar la colonización y neutralizar los efectos que los ataques de los araucanos producían.

-El intercambio con el Perú le permitió a nuestro país consolidar un incipiente comercio exterior y desarrollar políticas exportadoras, las cuales habrían sido imposible concretar con medios terrestres dado su elevado costo.

-En el litoral de Chile se hizo uso de la vía marítima para poder realizar tráfico interregional entre Coquimbo, Valparaíso, Concepción y Valdivia principalmente, aunque igualmente fueron considerados otros puertos menores, contribuyendo en forma vital a la economía de Chile y a la intercomunicación no solo social sino asimismo para poder ejercer su conducción política.

El uso de la vía marítima fue esencial para apoyar al Ejército que se encontraba desplegado en la Guerra de Arauco, aparte de dar seguridad a las ciudades - puerto que eran sitiadas por los aborígenes y así evitar su caída, tal cual ocurrió con Concepción y Valdivia, como también el uso del puerto de Lebu como vía de comunicación para defender los asentamientos interiores, no obstante, ésta contribución que fue esencial y permanente por parte de los medios marítimos durante toda la existencia del Reino nunca nadie la menciona.

Finalmente, es del caso agregar a continuación un registro de los movimientos marítimos habidos en Chile durante el siglo XVI, al tenor de los antecedentes ya señalados, el cual es útil, toda vez que, de acuerdo al tráfico, y número de naves es posible obtener su análisis global de conjunto.

Años	Llegada de buques procedentes del Perú	Zarpe de naves al Perú	En Comercio cabotaje en Chile	Naufragios
1543	1	-	1	-
1544	2	-	3	1
1545	-	2	-	-
1546	-	1	-	-
1547	1	1	-	-
1548	1	1	-	-
1549	2	1	2	-
1550	2	1	2	1
1551	2	2	2	-
1552	1	1	2	-
1553	4	1	5	-
1554	-	2	1	2
1555	6	1	4	2
1556	2	3	5	-
1557	7	2	7	3
1558	2	1	9	-
1559/60	3	3	9	-
1561	4	2	11	-
1562	2	2	11	-
1563	3	1	13	-
1564	1	2	11	-

Fuente: Thayer Ojeda Luis, Asentamientos coloniales "Valparaíso", P.78 Imprenta Cervantes 1902, Archivo Nacional Biblioteca.

