

40. Naufragios en costas
Chilenas - Selección
y notas de F. Coloane.



CELICH UC
Centro de Estudios de Literatura Chilena
Archivo Francisco Coloane

Austral MR

Presión 15/8 - 28-11-92

D A T O S P E R S O N A L E S

NOMBRE:

DIRECCION:

TELEFONO:

D A T O S D E L C U R S O

MATERIA:

CURSO:

PROFESOR:

AÑO:

NOTAS:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

H O R A R I O

HORAS	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO
	NAUFRAGIOS					
	EN EN COSTAS CHILENAS					
	Selección y Notas de Francisco Coloane					

Portada:

P R U E B A S O T R A B A J O S



Página
#6

A manera de Prologo

En el diario "La Nación" del martes 3 de marzo de 1992, en la página 9 aparece la información de Gabriel Freire, San Antonio, en viuda especial, en que dice: Que el diez de abril de 1980 un violento temporal que afectó la zona costera a la cuadra de Constitución, Séptima Región, sorprendió en faenas de pesca a 14 lanchas albacareras. Cuatro de ellas desaparecieron para siempre con el total de sus tripulaciones: 19 hombres de mar. En esa oportunidad Donatila Pérez, pobladora del puerto de Calcahuano, Octava Región, perdió a su padre y esposo. Ayer tras haber viajado los cerca de ochocientos kilómetros que separan Calcahuano del puerto de San Antonio no podía enlazar en su ser que nuevamente la mar le quitaría a sus seres queridos, ahora eran su hijo y dos sobrinos, integrantes de la tripulación de la Naufragio En Costas Chilenas

lancha Artemisa, desaparecida desde el 20 de febrero pasado.

Sólo cerca del mediodía de ayer, Donatila Pérez supo que habían ubicado la lancha la noche anterior cerca de Los Vilos. Se decía que todos estaban bien. Recordó para sí que el año 1980 ocurrió algo parecido. Sólo lo creería cuando vieran a su hijo y sobrinos. A las 14:45 en las puertas del Hospital Regional de San Antonio, un grito de emoción y alegría impactó a los presentes en el lugar, fue el de Donatila Pérez. Una madre feliz que daba gracias a Dios por poder nuevamente abrazar a su hijo, quien estalló en llanto al ver a su ser querido. Todo el recinto del hospital se inundó de emoción. Una nueva odisea que afectaba a esportados pescadores había llegado a un feliz término.

HECHOS

El 20 de febrero pasado la lancha pesquera Artemisa, con

una tripulación de siete hom-
bres y que cumplía laena de pesca
para la empresa Compromar, dio
aviso por radio que había sufrido
un "encorbamiento", es decir había
entredado sus redes en la hélice
que le da su desplazamiento. Esto
ocurrió a 55 millas mar adentro
frente a San Antonio, contando en
ese momento con 600 litros de agua
y provisiones para otros cinco días.

Inmediatamente se activó la alar-
ma de rescate marítimo, primero
a cargo de la empresa Compromar,
que envió varias lanchas y oviones
privados de búsqueda. Nada se lo-
gró.

Enseguida se hizo parte el Servi-
cio de Búsqueda y Rescate Marítimo
de la Armada, con sede en Valpa-
raíso, quien también activó los sub-
centros de San Antonio y Coquimbo.

Según el teniente primero de la
Armada, Pedro Messone, se reali-
zó un "traqueado" (áreas de bús-
queda según vientos y corrientes)
desde San Antonio al Norte, abar-
cando la zona al frente de Quintero

El mar no se compra...

con lanchas de Valparaíso y cruceros navales de Tina del Mar. Estas zonas de buisqueta no dieron sus frutos no obstante se iban en la dirección correcta por las corrientes marinas y al existir buen tiempo. Posteriormente, se supo que esto se debió a que el Capitán de la Artemisa, Juan Carlos Silva Pérez, ordenó navegar a vela siguiendo las corrientes que lo desplazaban hacia el norte rumbo a Los Vilos a mayor velocidad de la calculada por quienes operaban en su buisqueta.

La Armada al no poder ubicarla con sus unidades de Valparaíso, acudió a la subse de Coquimbo, la que envió rastreando hacia el sur a la lancha Choshuenco, como también otro crucero naval de Tina del Mar, que fue quien hizo el primer avistamiento de la Artemisa a las 19:45 del domingo, 23, millas mar adentro frente a Los Vilos. Luego la Artemisa hizo contacto físico a las 22 horas con la lancha Choshuenco.

co, la que procedió a remodelarla hasta Pichidangui, donde llegaron faltando quince minutos para las tres de la madrugada de ayer lunes.

Ya en Pichidangui, las siete personas rescatadas, el capitán Juan Carlos Silva Pérez; los tripulantes José Domingo Soto Urbano; Oscar Gaviar Valerio Ortega; Josébero Pérez; Jorge Garcés Pérez; Luis Valerio Ortega, y Ricardo Alberto Valerio Ortega, fueron chequeados por médicos y remitidos en la mañana de ayer a San Antonio, donde fueron recibidos cariñosamente por sus familiares y amigos.

Nota: aparece una fotografía con los siete tripulantes de la Artemiza, al centro de los cuales se destaca la gorra del capitán que navegó a vela de favor de la corriente de Humboldt cuya velocidad es de cinco millas y media cada veinticuatro horas de sur a norte, con una anchura de 250 millas hasta Kenabi, en la "esquina" de donde tuerce al oeste para señalar las Islas Galápagos.

Nao "Santiago"

El hidalgo portugués Hernando de Magallanes obtuvo del emperador Carlos V el equipo de cinco naves y el comando de ellas, para emprender un viaje a las islas Molucas en busca de un paso por el sur del continente americano.

La flotilla zarpó de San Lúcar de Barrameda en la provincia de Almería, conquistada por los reyes católicos en 1489. Los buques de Magallanes lo hicieron el 20 de septiembre de 1519, dirigiéndose primero a Tenerife y luego al Brasil, donde tomaron puerto en Santa María el 13 de diciembre.

Continuando su viaje al sur, surgieron en el Río de la Plata el 10 de enero de 1520, procediendo en seguida al reconocimiento de la costa, en lo que se ocupó en un mes estudiando su desmembradura.

De aquí siguió siempre al sur inspeccionando minuciosamente la costa de la Patagonia, y el 21 de marzo fondeó en el puerto que nombró San Julián; y como

viera que este era seguro y abrigado a los vientos, Magallanes resolvió esperar en él un tiempo apropiado para proseguir su empresa, y envió a la nao "Santiago", la menor de su escuadrilla, que comandaba Juan Serrano, para que reconociese la costa hasta cierto número de leguas adelante, previniéndole que si no hallaba estrecho alguno, se volviese. Encontró a 20 leguas un hermoso río de 20 leguas de ancho, al cual llamó Santa Cruz; y continuando después el reconocimiento, el 22 de mayo, bajo la fuerza de un temporal, se le rifó todo el velamen, rasgándose las velas por efecto de la fuerza del viento, le faltó el timón, y la "Santiago" dio de travesés en la costa patagónica a tres leguas del reciente río nombrado Santa Cruz, salvándose toda la gente, que eran 37 hombres, excepto el esclavo de Juan Serrano llamado Juan Negro, que se ahogó.

Los naufragos regresaron por tierra al puerto de San Julian, atravesando el río Santa Cruz y comiendo durante el tránsito hierbas y

mariscos, cuando los hallaban, padeciendo frios, debilidad y traveso.

Magallanes los alimentó con vino, pan y otros alimentos, repartiéndolos en seguida como tripulantes de los demás buques.

Envío con ellos a recoger los restos del naufragio; que lograron sacar los aparejos y las mercaderías que llevaba la nao "Santiago". Juan Serrano fue designado en seguida capitán de la nao "Concepción".

La nao "Santiago" era del porte de setenta y cinco toneles, o sean noventa toneladas modernas. Esta nave, es, pues, la primera que haya naufragado en la costa austral de Sud-América, tomando posesión con su quilla de la árida comarca que denominaron Patagonia.

Nota: Al llamar árida a la Patagonia se refieren a la región del litoral donde caminaron los primeros navegantes, y que fue reconocida por Magallanes y sus compañeros por las grandes huellas que dejaban los indios hielvelches con sus ojos de cuero de guomaco con el

9

que hacían sus vestimientos. "Tonel",
unidades de medida de capacidad
de un buque, especialmente de los
veincainos, equivalente a $5/6$ de tone-
lada. A pesar de que los sevilianos con-
taban por toneladas, según una dis-
posición oficial del 13 de febrero de 1552,
se declaró que el porte de las naos pa-
ra Indias fuese de 300 «toneladas
machos» para arriba y, siendo en-
tonces el «tonel macho» equivalente
a una tonelada, parece probable
que esta tomase el nombre de
«tonel». (Diccionario Marítimo de
Julian Amich. Editorial Juventud,
1956, primera edición, abric. Barcelona,
España). Como complemento de algu-
nos datos geográficos de la obra "Algunos
Viajes y Ocurrencias en las Costas Chi-
lenas" del Capitán de navío don Fran-
cisco Vidal Gormaz con los de la
Enciclopedia Universal Espasa, edi-
ción de Barcelona, 1980. En ella
aparece: Vidal Gormaz Francisco.
Marino chileno del siglo XIX. Llevó
a cabo distintas expediciones so-
las cuales dejó interesantes estudios.
Entre sus obras, se cuentan "Reco-

descubrimiento del río Maullín",
y "documentos para la historia
náutica de Chile".

Motín en San Julián

Asimismo, en el puerto de San Julián sucedió el primer motín de los subalternos contra el jefe superior de la escuadrilla.

Magallanes hizo pronta y cruenta justicia con los callecillos, sobre todo con los primeros:

"Hizo descuartizar en tierra con pregón de traidores" y abandonó en ella a Juan de Cortajera y al clérigo Pedro Sandoz de Peirra, que habían procurado amotinar la gente. Así, pues, espicaron sus culpas en la árida comarca y fueron a la vez los primeros colonos europeos de la Patagonia, según Martín Fernández de Navarrete, "Viajes y descubrimientos", tomo IV, págs. 28 a 50.

Hernando de Magallanes continuando erupñoso su propósito de hallar un paso al Sur del

del continente, descubrió por fin el estrecho que lleva su nombre.

Lo recorrió en toda su longitud con sin igual fortuna y desembocó al Mar del Sur, que más tarde se denominó Pacífico, el 27 de noviembre de 1520. La escuadrilla gastó 20 días en recorrer la longitud total del estrecho, después de perder al punto de esto buscando la nao de "San Antonio", que comandaba el piloto Esteban Gómez, que había desertado volviendo a España.

Magallanes siguió viaje con las na-
ves "Trinidad", "Concepción" y "Vic-
toria".

Magallanes denominó al estrecho con el nombre de Todos los Santos y estimó su longitud en 100 leguas de 17.5 al grado, o sean 1750 leguas modernas. Sesenta años más tarde, Pedro Sarmiento de Gamboa recorrió el estrecho desde el Mar del Sur hasta el Mar del Norte y lo estimó a su vez en 110 leguas antiguas o sean de los de 20 al grado.

En la isla Buhol quemaron la nave "Concepción" por exceso de gente;

La "Trinidad" quedó en Tidar

El 21 de enero llegaron los "megallánicos" a la isla que llamó de "San Pablo", y el cuatro de febrero a la de los "Tiburones". Falto de alimentos y después de pasar muchas vicisitudes, el 6 de marzo de 1521 arribaron a las islas de los "Redrones", que luego recibieron el nombre de "Marianas", donde pudieron reponerse de los sufrimientos pasados. Pocos días después descubrió el archipiélago filipino, arribando a la isla Ka-Bagua, pasando luego a la de Kindanab y después a la de Cebu, a cuyo réquis convirtió al cristianismo, y cuya autoridad quiso imponer al cacique de Maetan. Como éste se resistiera, Magallanes le atacó al frente de 65 hombres que hubieron de enfrentarse con 2.000 indígenas. En la desigual contienda resultó herido de una pedrada Magallanes y atravesado luego por una lanza, murió.

En la isla Bulok quemaron la nave "Concepción" por esca-

vez de gente; la "Trinidad" quedó en Zidor y la "Victoria" arribó a San Lúcar de Barrameda, su punto de salida, el 6 de Septiembre de 1522, con 18 tripulantes, siendo la primera nave que dio la vuelta al mundo, al mando de Juan Sebastián de Elcano.

Megallanes murió el día 27 de abril de 1521, como se ha dicho, muerto por los naturales en Moctan, y a su lado cayó el granote Gómez.
 "El último granote de Megallanes"

"Sancti Spiritus"

El emperador Carlos Quinto, sin preocuparse mucho de las reclamaciones que había entablado Portugal por los avances de España hacia las Indias y deseos de tomar posesión de las islas Molucas, mandó equipar una escuadrilla de siete naves en el puerto de la Coruña al norte de Galicia en 1525, y poniéndolas al mando del comendador de la orden de Rodas, Frei Garcia Jofre de Roiasa, la despachó para las islas Molucas

por la vía del estrecho que cinco años antes había descubierto el infu-
tunado portugués, Hernando de Magalla-
nes. La flota llevaba como segundo
jefe al capitán Juan Sebastián de
Elcano y asimismo otros oficiales que
habían hecho el viaje con Magallanes
en 1520.

En efecto, en la tarde del 22 de Julio
de 1525 salió la escuadrilla del puerto
de la Corona, tomando la derrota de los
pilotos que la habían precedido; to-
caron en la isla Gomera, una de las Ca-
narias, y en su tarde en San Mateo, diri-
giéndose después a las costas del Brasil.

Seguieron para Magallanes, des-
pués de varias contrariedades, arribe-
ron a la desembocadura del río San-
ta Cruz. Continuando la derrota de
la costa patagónica, tomaron el río
Gallegos por la boca del Estrecho donde
encallaron algunas naves con mu-
cha leña; pero creciendo ésta, pudie-
ron reflotar y hacerse a mar afuera
en demanda del Estrecho de Magallanes.

En la tarde del 14 de enero de
1526, la escuadrilla de Rojase de-
blada el cales de los Virgues y entra-

ba al Estrecho, surgiendo en la parte occidental de la punta Bierra o Dungenes de hoy día; pero a la medianoche les pegó un fuerte ventarrón del SO. al OSO. y la nao "Sancti Spiritus" de 290 toneladas ~~de~~, 240 toneladas modernas, que mandaba Juan Sebastián de Elcano, dió el trancés sobre la costa, des- trozándose completamente.

Al ponerse en saho los tripulantes se ahogaron nueve hombres, y entre ellos el contador de la nave, Diego de Estrella, salvando el resto del equipage muy maltratado.

El mar arrojó a la costa parte de la carga, lo que permitió a los naufragos tener algunos recursos y levantar en el lugar del naufragio una cruz construida con los mástiles de la nave, en la cual pusieron la siguiente inscripción:

AÑO DE 1526.

Dicha cruz la encontraron mas tarde los tripulantes de la expedición de Simon de Alcazala el 18 de enero de 1535, y Alonso de Camargo en 1540, 14 años despues del naufragio del "Sancti Spiritus".

La escuadrilla de Hoiasa fue arrojada al Atlántico por la tormenta, y vuelta a embocar el Estrecho se ocupó en salvar a los naufragos de la nave de Elcano. Volvió a ser arrojada mar afuera por otra tormenta, perdiéndose dos de las otras naves con todos sus tripulantes. Estas fueron la "Anunciata", del porte de 204 toneladas, al mando de Pedro de Vera, y la "San Gabriel", de 156 toneladas, al mando de don Rodrigo de Acuña.

Así como la escuadrilla de Hernando de Magallanes dio lugar al primer naufragio un poco al Sur del río Santa Cruz, así también la de Frei Jofre de Hoiasa dejó la nao "Sancti Spiritus" en la boca oriental del Estrecho de Magallanes, afianzando su posesión.

De las cuatro naves restantes, una navegó al Sur y alcanzó hasta la latitud de 55° ; y a su regreso dijo: "que le parecía que allí era acabamiento de tierra", por lo que se ha creído que la nave que comandaba Francis-

co de Bocas, la "San Lesmes", ha-
bia sido la primera que descubrió
el extremo austral de América, lla-
mado más tarde Cabo de Hornos.

Solo la nave "Victoria" y las
carabelas "Santa Maria del Parral"
y la "San Lesmes" desembarcaron al
Oceano Pacifico el dia 26 de mayo,
despues de mil sufrimientos y penan-
lidades. Cruzando el Pacifico con
rumbo al Noroeste murio el almi-
rante Loaisa el 30 de Julio, y el
3 de agosto Juan Sebastian de El-
cano y muchos de los hombres prin-
cipales, segun Martin Fernandez de
Navarrete. "Viajes y descubrimientos",
tomo V. - "El Comendador Frei Gar-
cia Jofre de Loaisa."

Nave "Capitana."

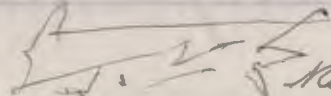
El Obispo de Plasencia don Eu-
tierre de Vargas estimulado por los con-
sejos de su cuñado don Antonio de
Mendoza, Virrei por entonces de Nueva
España (hoy Mexico), monto equi-
par a sus expensas tres naves desti-
nadas al reconocimiento del Estrecho
de Magallanes y costas del Perui, lle-

vado del propósito de realizar ciertas especulaciones, y dió el comando de la escuadrilla a un deudo suyo llamado Alonso de Camargo.

Las naues dejaron las costas españolas en el mes de agosto de 1539, singlando directamente hacia el Estrecho de Magallanes; corrieron las costas del Plata, y el 20 de enero de 1540 embocaron el Estrecho, notando sobre la punta Mieres o Dungenes una cruz muy alta que había sido arbolada allí por los naufragos de la nao "Sancti Spiritus" en 1526.

Hasta aquí la escuadrilla había traido una navegación sin contra-tiempo alguno; pero continuando por el Estrecho adentro, naufragó la nao "Capitana", una hora antes del amanecer del día 23 del mismo mes, al desembocar el estrecho de Nuestra Señora de la Esperanza o Primera Angostura, como se llama al presente, y en la costa Noreste.

Otra de las naues recogió a Camargo y desembarcó al Pacífico al mando del Comendador Frei Fran-

Recuerd 3 3 3 |  Kater 16 hr. Viernes 6 de marzo 1542.

cisco de Rivera; pero la tercera, después de muchas contrariedades, abandonó la empresa de cruzar el Estrecho de Magallanes y regresó al reino de Portugal.

Nota: "Una cédula real del 19 de julio de 1543 llama al Obispo de Plasencia don Gutierre de Barvajal." "Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile", por don José Eribio Medina, tomo III, página 454.

En el valle de Quintil
 La nave de Camargo, muy maltrada, corrió las costas chilenas; tocó en la enseada que denominó del carnero porque allí fueron obsequiados por los araucanos con un "chilipueque"; luego en el valle de Quintil (hoy Valparaíso), donde se refrescaron y proveyeron, ocasionando algo más cierta alarma en el ánimo del conquistador de Chile don Pedro de Valdivia, por la noticia que le dieron los naturales de la presencia de un barco extraño en la costa de su jurisdicción.

Camargo, continuando al norte,

Yo nací el 19 de julio de 1910... cuatrocientos años después de cruzar?

fondeó por fin en el puerto de Arequipa (Quilca). Aquí desembarcaron los sobrevivientes, vendieron la nave y cuanto contenía, dirigiéndose los tripulantes a la ciudad peruana de Arequipa. Esto dio origen a que el Obispo de Plasencia entablase demanda para el rescate de la nave, como lo comprueban las reales cédulas fechadas en la villa de Buena Vista a 6 de septiembre de 1540, la de 19 de julio de 1544 y la de 8 de septiembre de 1547.

Centro de Estudios de Literatura Chilena

«Ciudad de los Césares»

Según algunos cronistas antiguos, los naufragos de la nave «Capitana», con su capitán Orjuello, se quedaron en las tierras de la Patagonia, de cuyo origen a la leyenda de la fabulosa Ciudad de los Césares, atribuida a esos naufragos, errantes su formación. Esta fabulosa ha sido para los chilenos habitantes de las provincias centrales y hasta el primer cuarto del siglo XIX, como el Sarsa de Cairona de la América

ecuatorial, tan leuscado por los conquistadores como idealizado como un ente psicológico por la imaginación creadora de ricos fantasmas.

Nota: Aunque algunos de nuestros propósitos en esta recopilación, como el trasplante de la "Capitana" de Comugeto origen a la leyenda de la "Ciudad de los Césares", tan comentada en las colonias españolas de América del Sur, donde que hacer hasta los mismos muros de España, no podemos por menos de citar la "Relación que dio Pedro de Oriedo, natural del condado de Viena, y Antonio de Cobos, carpintero de ribera, personas que venían en los dos navíos del almirante de Plasencia, y que dicen lo siguiente por su memoria firmada de sus nombres que dejaron el licenciado Julián Gutiérrez de Altamirano, teniente general en el Reino de Chile" - 1567 - que se encuentra en el tomo III de la "Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile", por don José Corripio Medina, páginas 465 a 468, como sea a leerse:

"Que yendo los susodichos desembarcando por el Estrecho de Ma-

gallanes, en los dos navios dichos,
 estando sobre las anclas con tres
 amarras, en una rigorosa corriente
 que va del Mar del Sur a la del
 Norte, esperando marea para ~~hacer~~
~~hacer~~ la acción de virar la ca-
 dena del ancla y comenzar la
 maniobra de salida, se rompie-
 ron las amarras una a una, y
 sin poder remediarse dió a la costa
 el navio sobre la tierra firme,
 salvándose toda la gente, menos
 tres personas, y el capitán llamado
 Sebastian de Arguiello sacó en
 tierra ciento cincuenta soldados,
 treinta aventureros, cuarenta y
 ocho marineros, artilleros y gru-
 metes y trece mujeres casadas,
 y todas las armas, municiones, bastimen-
 tos y sustento; que luego se puso tasa
 para el buen gobierno y duración; el
 otro navio, que era la capitana, se
 sustentó bordando y le recieron como
 se enmaró a la vela, que fué el
 que entocó en el Mar del Sur,
 en que venia Pineros, uno de los
 conquistadores desta tierra, y lue-
 go se metió el dicho capitán Ar-

* ¿La corriente se temblaba de repente en el Anagnón?

quillo la tierra adentro con su
 gente, inclinándose al nordeste des-
 de aquel sitio, que estaba en 52 gra-
 dos y trece minutos, a donde estuvie-
 ron cuarenta días, y después de ha-
 ber dejado allí diez piezas de artillería
 de todos calibres y piezas y lo que
 no pudieron llevar, habiendo caminado
 siete jornadas, descubrieron gente que les
 venían a reconocer, aunque luego se
 les alejaron...; y desde allí en adelan-
 te fueron en orden más estrecha y
 con más cuidado, echando ombros
 de día y de noche; hasta otras jorna-
 das tomaron para (intérprete) lengua
 de un indio corpulento y blanco,
 con quien no se entendieron más que
 por señas y viajes: este les ~~quiso~~
 hasta una población donde antes de
 llegar a ella, como dos leguas, les
 acometieron una junta de más de
 tres mil indios que a las primeras
 voladuras de las mangas de la
 arcabuceria huyeron, con la muerte
 de unos cuarenta de ellos, y entre
 algunos heridos cogieron doce, y por
 no entenderlos se resolvieron de
 seguirlos a los que huían por su

No hay duda que los apuntes se desordenen por una carta de la India

castro y rumbo, y dieron en una población a orillas de un lago largo, siguiendo la gente que de ella salía con golpe de mujeres y gente menuda. Hallaron mucho sustento de géneros de la tierra, como cecinas de carne de animales volátiles, pescado seco y otros mariscos.

“El capitán se alojó y fortificó, y ordenó con un bander público para que nadie se osase de hacer daño ni desorden en cosa alguna, y se recogió en un cuerpo todas las mujeres y criaturas, haciéndoles demostraciones de halagos y paz, y a los tres días que saltando algunas para que llevasen a sus maridos, dándoles algunas cosillas de las que llevaban, y al fin, en menos de cincuenta días, sin haber podido pelear más, fueron viniendo recaudos más entendidos, hasta que, por aburrirse, vinieron los caciques y demás gente y se alojaron en sus casas y nuestra gente acuartelada con constante defensa, a quien escuchaban con lo necesario, hasta que fueron entendidos, de modo que se dio principio a bautizarlos

e inducirlos a las cosas de nuestra
 santa fe católica y les fueron entrego-
 dados para sus mujeres los hijos de
 los caciques y gente mas principal.
 Junto de este paraje hay otras seis po-
 blaciones, y adiriendo el dicho capi-
 tan y tres sacerdotes que llevaban, man-
 daron que las mujeres que se recibiesen
 fuesen legitimas, donde el capitán
 ejemplo a los demás, conque esta-
 blando amistad y parentesco, dicen
 que había un año que estaba sueto
 cuando viendo el capitán Arguello y
 nuestra gente por los naturales las
 diferencias que tenían con otros indios
 aduenizados que les eran superiores en
 fuerzas, conque habiéndolos escritos a Luis
 Carles trajeron algunos prisioneros y
 heridos por los suyos, y enterándose
 el dicho capitán de las discordias
 que tenían, se resolvió de hacer justi-
 cia y de inquietarlos con algunas entra-
 das y correrías, hasta que vino a las ma-
 nos con ellos y rompió a la gente del Inga,
 de modo que hizo lo que pareció basta-
 ble para conservarles quietos, él y su gen-
 te y parcialidades, y a sus parientes
 hizo que les tuviesen respeto y temor
 gente del Inca...

* para en lo de adelante y se hicieron treguas de no venir a las manos ni hacer daño de una ni de otra parte y se correspondían, con estar tan lejos, y por estar afirmado el pie, arraigados y emparentados, jamas pretendieron pasar adelante, y así se han quedado unidos con aquellas parcialidades de indios y sus parientes.

"Este Oriedo y su camarada, habiendo estado en aquella parte el año de 1567, mataron a uno de los más queridos soldados que tenía el capitán Argüello, y se partieron y llegaron con gran trabajo, y por salir la mayor parte del camino, hasta 41 grados, a la población de un Inga del Perú y sus gentes, que están poblados desta parte de la cordillera de Chile, el cual Inga le traían sus indios en hombros sobre una silla: sería de edad de veinte y siete años, con una señal de una borla sobre la frente, y nombraba Copa - Inga, y esta población por donde se metieron dicen era prolongada de alguna parte donde entraban y salían desiguados. La tierra era muy fértil y por

* Lo mismo que Garbador y Dush en el Golfo Pérsico Ver "Mercurio" Nueva D. - Hay Siberia Feb. marzo 1992. -

la parte más principal que los
 fueron llevando, caminaron dos
 días poco a poco y vieron multitud
 de oficiales plateros con obras de vasija
 de plata gruesas y sutiles y algu-
 nas piedras azules y verdes, toscas,
 que las engastaban. La gente era
 lucida y equileña y al fin de la del
 Perú, sin mezcla de otras. Dicen que
 les embidaban con plata, y ellos se exa-
 saban pidiendo solo de comer y pasaje,
 el cual se lo dieron y para el camino
 veinte indios que los pusieron en lo
 alto de la cordillera, en derecho de
 Villa Rica, y entregados en regalo a
 los puelches (puelches), pasaron y rei-
 nieron a la ciudad de la Concepción,
 donde estuvieron por huéspedes del maes-
 tre de campo general Julián Gutiérrez de
 Altermirano, y habió uno de ellos, por
 ser carpintero, un cuarto de sala, que
 hoy es en el convento de San Francisco
 desta ciudad de la Concepción; y hicieron
 esta relación, la cual he estado suspen-
 da hasta el fin y en poder del maestro
 de campo don Pedro Paes Castillejo,
 su yerno: encontre con esta rela-
 ción de la cual enreio traslado a Su

Majestad y el original queda en
 su poder. Asimismo por el año 1554
 a los 24 de febrero que reelegido el
 dicho licenciado Almirante por el
 mariscal Francisco de Villagra en el
 cargo de su lugar-teniente y maestro
 de campo general por la muerte del go-
 bernador don Pedro de Valdivia, a
 quien los araucanos habían muerto
 el 21 de diciembre de 1553, (la muer-
 te acaeció el 1º de enero de 1554, fecha
 aceptada por don Diego Barros Arana
 en su "Historia General de Chile",
 tomo I, página 437 "nota"), que to-
 mó a cargo este gobierno el dicho
 Almirante, y dando sobre la cordille-
 ra de la Villa Rica a una escolta
 por sal, cogió en estudio puélche
 con su familia y les dio las mismas
 noticias referidas. Y habiéndole ofe-
 cido la libertad y a su gente otros
 premios, lo envió con una cartapara
 el capitán Argüello y donas espa-

Inga, del quichua Inca. Adjetivo.

Piedra que contiene mineral de hierro,
 Delante mispropriadamente pirita o mis-
 casita. M. Inca. Götumbe, género de
 planta leguuminosa; sobre sus especies se cuenta
 las bonitas guados & guados, guanos, picayes, etc. con otros

ñoles del navio y no recupero más de él. Despues, por el año de 1577, en tiempo de la Real Audiencia que estuvo en la Concepcion, por razon del dicho descubrimiento, el capitán Peñalosa convocando secretamente gente en la comarca de Valdivia y las de arriba, habiendo nombrado maestro de campo y sargento mayor, y el dicho Peñalosa por gobernador para pasar la cordillera por la Villa Rica, y salido por los señores de la Real Audiencia, despacharon a Torres de Vera, oidor de ella, quien les mandó cortar las caluzas en el puerto de Valdivia, los cuales hicieron grandes exclamaciones, diciendo por sus relaciones que estaban los esponales del obispo de Plasencia en la parcialidad de indios, donde se emparentaron, y que son siete las poblaciones en la orilla de un lago que está en la altura de 47 o redos y medio."

~~Nota "Anuario de geografía de la Marina de Chile", tomo V, paginas 464 y 465~~

Alonso de Camargo, despues de su llegada a las costas peruanas, entra

Segun el Anuario peruanista en fiestas religiosas y que
 segun el Anuario peruanista en fiestas religiosas y que

a figurar en las dimensiones circunferenciales del Perú. En 1540 comandaba el barco que conducía las fuerzas mundes por Pedro Alvarez Holguin para defender a Frey Juan de don Diego de Almagro, el hijo. Más tarde Comarago pasó al buque con el capitán Pedro Anzures de Comaragando y sirvió a las órdenes de Vasco de Castro en la destrucción de Almagro; y estuvo en Chuquisaca, que Comarago de don Diego Centeno en la muerte de don Francisco Almeyda, que moraba allí como lugar-teniente de Gonzalo Pizarro.

En 1546 se hallaba militando en la columna que en favor del rey capitaneaba Topé de Mendoza, batido por Francisco de Carvajal en Potona (Santa Cruz de la Sierra). Comarago quedó entre los prisioneros de Carvajal, y si no sufrió la pena del garrote a que fue cometido Mendoza y otros caecillas, fue debido a que se le necesitaba para que denunciara ciertos negocios relativos a la existencia de unos dineros de Diego

Largo litoral de Valparaíso

Centeno. Mas tarde, hallándose
 barajal en Chuquisaca, de donde
 era Comarca un vecino considera-
 do como principal, fue este de num-
 ciso de complicidad en un motin
 contra la persona de aquel, su-
 rriendo la ultima pena con ocho
 de sus cómplices. Tal fue la suerte
 del turbulento navata que navegara
 el Estrecho de Magallanes y el pri-
 mero que diera tambien noticias
 de las inflexiones de las costas del
 largo litoral Chileno, segun el "Anuario
 Hidrografico de la Marina de Chile",
 tomo V, paginas 464 y 465.

Sin embargo el "Diario" de
 Francisco de Albo nos hizo saber
 que fue el mismo Hernandez de
 Magallanes el que indico primero
 el movimiento que seguia la costa
 occidental de America del Sur:
 «desembocado de este estrecho, vudue
 la costa al norte, i a la mano iz-
 quierda veimos un cabo con una
 isla, i le pusimos Cabo Fermoso
 i Cabo Deseado, i este en la mis-
 ma altura del Cabo de las Virgenes,
 que es el primero del embocamiento:

El primero que da noticias del "Antipodo" es el capitán
 Ponce "Comar" el mundo del seu. auto Primeros Primeros Primeros

i del dicho Cabo Fermoso, despues fuimos al noroeste y al norte i al nornordeste, i por este camino fuimos dos dias i tres noches, i a la mañana vimos tierra, unos pedregos como mogotes, i corren norle sur (asi corre la costa del Mar del Sur), lejos del Cabo Fermoso, obra de 55 leguas, i hasta los dos pedregos de tierra a nos, habia otra de 20 leguas, i esta tierra vimos el primer dia de diciembre.

"Agora empezare la altura i altura de este camino despues desta tierra, i el primer dia de diciembre que estamos en derecho della, esta en altura de 48 grados.

"A los dos dias de diciembre no tomamos el sol, nos fuimos al nornordeste, i estamos en 47° i un cuarto, i este dia nos hallamos tanto avante como toda esta tierra esta en la misma altura."

Nota: "coleccion de documentos inéditos para la Historia de Chile, por don José E. Medina, tomo I, paginas 221 i 222.

¡Que poema narrar a don Juan Calvo Ferrnast en nombre
 del Cabo de los Virreyes. San Tomer y otros...
 a bordo puerto de Cabo de los Virreyes...

Bernardo de Magallanes no volvió a ver mis tierra del continente americano, por lo que puede postularse que sólo corrió de cerca el litoral chileno hasta el paralelo de Tres Montes en latitud $46^{\circ} 59'$ Sur y longitud $75^{\circ} 26'$ Oeste, donde hay un farallón que visto del Sureste ofrece la apariencia de un bergantín a vela.

La península de Tres Montes está separada de la de Beytao por un corte que es una buena señal de dirección cuando las cumbres de los cerros están ocultas frecuentemente por las nubes o espesos chubascos.

Magallanes gobernó en seguida sobre rumbos del cuarto cuadrante. Camargo reconoció las tierras de más al norte, incluyendo a Talparaiso y costas del Perú hasta Puilco o Puerto de Arequipa.

La nave de Camargo fue la que introdujo los ratones, grandes ratas, en las costas de Chile y del Perú; pues antes no eran conocidas.

Un Bergantín

El conquistador de Chile, don Pedro de Valdivia, estableció el primer estillero de la colonia en la desembocadura del río Aconcagua, en el lugar que hoy se llama Concon, y en él mandó a construir un bergantín, elemento naval que le era indispensable para comunicarse con el Perú y hasta con España, no menos que para surtirse de los artículos de primera necesidad, procurando además independizarse del Perú. Este hecho parece haber tenido lugar en el mes de julio de 1541, siendo ayudado en la obra por algunos españoles e indios peruanos que había traído consigo.

La comarca de Concon ofrece excelentes mederas como lo atestiguan una pintura de Thomas J. Somerscales (1842-1927) donde se ve una pecua vadeando el río, conformando un centro de interés en medio de la soledad circundada por montañas cercanas y lejanas y los nevados cordilleros, y en primer plano arbustos, cactus de la costa y piedras.

Los indígenas eran el medio de trans-
Seguir titulado como una novela por capítulos

partarlos al astillero. Los indios de oro
 no lejos nos ocupaban asimismo numeroso
 sos brazos, estimulados con castigos
 innecesarios y crueles: la avaricia de los
 conquistadores, creciente en demasia, y
 la necesidad que tenían los naturales de
 atender a su propio sustento, los hizo
 rebelarse contra sus opresores. Se com-
 plotan los indigenas y arman una celada
 a los españoles; dan muerte a éstos y a
 los indios que los ayudaban en la construc-
 cion del bergantin; prenden fuego a la pe-
 queña nave de la esperanza y destruyen cuan-
 to habia en la comarca, ocasionando así el
 primer naufragio ocurrido en la region con-
 trol de Chile y la destruccion de su primer
 astillero.

De la catástrofe solo escaparon Gonzalo
 de los Rios y el esclavo negro Juan Valien-
 te a una de caballo, llevando la noticia
 a la nociente ciudad de Santiago y a Pe-
 dro de Valdivia la infame nueva de
 la total destruccion de las faenas de
 Valga - Valga y de Couton. Con la muer-
 te de los obreros y la destruccion del bergan-
 tin, sufrieron los conquistadores una de
 las mayores contrariedades, y tanto
 mas, cuanto que se hallaban reduci-
 17, 40 hno Domingo S de Nave, otros otros en orbe del Piarque

x

x

dos a la miseria y sin comunicación alguna con el Perú, su único apoyo.

En las instrucciones que dio Pedro de Valdivia al sacerdote Rodrigo González y al caballero hijo de algo Alonso de Aquilera, el 15 de octubre de 1550, para que expusiesen a S. M. y los señores presidentes y oidores de su Real Consejo de Indias, se lee: ... « como después de nos haber servido los naturales cinco meses (desde febrero a julio de 1541) é dado la obediencia a S. M., se me rebelaron, quemando el « buen bergantín » que había hecho hacer con harto trabajo, para enviar mensajeros a S. M. a darle cuenta de mí é de la tierra é conquista é población de la ciudad, é para solicitar al Marqués Pizarro a que me enviase algún socorro de gente de á caballo é armas para constreñir a los naturales a que sirviesen, é a poblar otra ciudad mas adelante. » (« Colección » antes citada, tomo IX, páj 49.

Don Benjamín Vicuña Mackenna, en su "Historia de Valparaíso", nos dice: "El tercer navío que ardo en Valparaíso, llegó en el mes de julio de 1544 y era mandado por el noble caballero genovés Juan Bautista Pastre, el amigo más fiel y desinteresado de Valdivia. Antes que él, vino una expedición de aventureros, que naufragó por impericia del práctico en una caleta del norte, pereciendo todos los tripulantes a manos de los indios, posiblemente chango que usaban como emboscadas de focas chilenas, llamas, elefantes marinos y hoy por los científicos "mircea leonina", grandes leones de mar.

Y don Benjamín Vicuña Mackenna agrega a este propósito la siguiente nota:

"A un negro que vivía entre los naufragos, a quien al principio respetaron, maravillados de su extraña compleción, le mataron también cuando se persuadieron, después de haberlo lavado con agua hirviendo y corontas de choclos de maíz, que su color era natural. Entre el valle de Quilicura y el de Choapa hay una hoya profunda que cae sobre el mar y que se

denomina todavía "Prebenda del Negro", circunstancias que inducen a creer que había sido en esos recintos el sitio del naufragio."

Nota: La realidad es a menudo el trampolín del sueño y de lo onírico, como el de "Dolar en esqueleto" que algunos naturales del Golfo de México lo tenían como algunos de mis paisanos chilotos con sus brujerías. Pericolones de las grandes olas de la Cueva del Pirata de Quintero, y otros por donde recalaron piratas y bucaneros de todas las nacionalidades en esta nuestra larga litoral Océano o nuestro "baque de arte" o fantasma El Coluche, que es capaz de metamorfosearse en un árbol fondo que entre dos aguas semeja un baque emergido cargado de esqueletos que las fantasías populares achou o dolar como el Chileco que hacen los brujos del pedro del Cañon de una mujer.

UNA NAVE

Cuando comienza la conquista de Chile por Pedro de Valdivia, un capitalista amigo de este, emprende

dió un viaje a la Nueva Ultonia-
dura (Chile), en un buque del li-
cenciado Juan Alberto, trayendo va-
rias mercaderías para la necesidad co-
lonia. Formábase el especulador de
marras Francisco Martínez, y el ca-
pitán de la nave, Diego García Villa-
lobos.

→ Después
El buque arribó a Valparaíso en
septiembre de 1543 de "dar repiques",
(antiguamente bordados por arriba muy
cortos y breves) durante seis meses sobre
la costa en lucha contra el mar y los vien-
tos australes. Martínez vendió su carga-
mento a precios exorbitantes, y en pos de
él llegó otro buque con un cargamento
enrist por otro Martínez, Lucas Ber-
tinez de Vegazo que arribó a Valparaíso
a fines de 1543 o principios de 1544,
que los cronistas no precisan la fe-
cha.

El buen éxito de las empresas an-
teriores provocó una terera que no
fue tan feliz como aquellas; la nave
fue que supir varias averías, y, por
ultimo, azotada por un temporal y
asotaventada del puerto de Valparaí-
so, por causas que no recuerdan las

crónicas, fue a embarrancar en la costa de Colchagua, cerca de cabo de Copocalma, donde se hizo pedazos.

Los pocos naufragos que pudieron coger la tierra, fueron barbaramente asesinados por los indígenas.

En Santiago solo se supo el siniestro cuando vieron a los indios vestidos con los despojos de sus víctimas. Este naufragio fue el tercero ocurrido en la costa de la parte central de Chile. Si aceptamos como tal al monato bergantín montado, construido en Comon por Pedro de Valdivia, en 1541.

A propósito de este naufragio, dice don Diego Barros Arana en su "Historia General de Chile", tomo primero, en las páginas 260 a 261: "Hallábase Valdivia empeñado en estos trabajos en abril de 1544 (los leuaderos de oro de Malga - Malga), cuando recibió una noticia que contrariaba en cierto modo sus planes de dar vida y animación a la colonia y de acreditar en el exterior. Cuatro o cinco comerciantes del Perú habían equipado un buque y cargándolo de toda suerte de mercaderías para traerlas a

Chile y venderlas a sus pobladores.

Habiéndose acercado a la Costa de Copiapó, trataron de desembarcar el piloto y algunos marineros. Atacados por sorpresa por los indios pescadores de la vecindad, todos ellos fueron asesinados inhumanamente por aquellos bárbaros, que conservaron como trofeo de victoria el bote que montaban los marineros castellanos. A bordo no quedaban más que tres hombres y un negro; y aunque inexpertos para dirigir una nave, levantaron anclas y continuaron su viaje al Sur. Su inexperiencia los llevó cerca de la desembocadura del río Maule, donde el mar embravecido arrojó a la nave sobre la costa. Acudieron los indios en tropel, asesinaron a los tripulantes y quemaron el casco de madera del buque. Francisco de Villagran, enviado por Valdivia a castigar este inhumano asesinato, ahorcó a todos los indios sobre los cuales recaían sospechas de haber tomado parte en él."

UN BUQUE

Después del descalabro sufrido por

Los españoles en Tucapel i muerte de Valdivia, derrota de Marihuenu i despoblación de la ciudad de Concepción por Francisco de Villagran el Caluldr de Santiago resolvió enviar un buque al Callao para comunicar a la Audiencia de Lima los sucesos i solicitar auxilios de hombres, armas i caballos para defender el territorio conquistado; pero no alcanzó a llegar a su destino, porque a los pocos dias de navegación naufragó lastimosamente en la costa de Huasco, aumentando así las angustias de aquella difícil situación, por fines de marzo de 1554. Los naufragos salvaron en tierra i por ellos se supo el siniestro."

GALEON DE ALVARADO

Después de la muerte del conquistador de Chile don Pedro de Valdivia, el 1º de enero de 1554 en el punto llamado de Catiquichai, de la comarca de Tucapel, le sucedió en el mando Francisco de Villagran; mas como los araucanos quedasen muy soberbios después de triunfos sucesivos sobre sus ovesalladores de sus tierras, se movieron ame-

nazando a las ciudades Imperial, Villavieja, Valdivia, etc.

El nuevo gobierno resolvió reforzar a aquellas ciudades i envió al capitán Juan de Alvarado para que, embarcándose en un galeon que había al anclaje en Valparaíso (puerto de Santiago), se trasladase a la ciudad de Valdivia, llevando refuerzo de tropa para imponer a los araucanos.

En una "Información de servicios de Juan de Alvarado" rendida en 1562, se lee lo que va en seguida: ... « el dicho capitán Juan de Alvarado salió de la ciudad de Santiago para ir a la de Valdivia i estar en su sustentación, con su mujer i familia, i se embarcó en un galeon, i en la mar tuvieron una tormenta tan grande que fueron a parar, el dicho galeon con toda su gente que en él iba, a las provincias de los Coronados i tierra nunca vista, i por no saberla, se perdió dicho galeon, i saltando en tierra, salieron muchos naturales i les dieron muchas quazabaras (GUAZABARA. Americanismos. En la República Dominicana, quazabara) i pelearon con ellos, i el dicho Juan de Alvarado, como persona principal, que

elejido para su amparo e que mucha parte para que toda la jente no se perdiese, usando como buen capitán, de buenos i comedidos modos de entendimiento, hasta que despues se hizo de dicho galeon aparejo de un bergantin con que toda la jente se salvó e fue a la dicha ciudad de Valdivia."

De aqui se desprende que la provincia de los Coronados era el archipiélago de Chile, y que debido al naufragio del "Galeon de Alvarado" que reconocido por segunda vez; en 1553 habia sido ya estudiado de ligero por Francisco de Pelloa, en vista al reconocimiento del Estrecho de Magallanes por don Pedro de Valdivia, cosa que recuerda el capitán Francisco Cortes Ojeda en 1557, segun el "Anuario Hidrografico de la Marina de Chile" tomo sexto.

Los yndios del "Galeon de Alvarado" formaron en 1555 el primer astillero español en la costa norte del archipiélago de Chile o los Coronados, construyendo en el un bergantin con los fragmentos de aquel galeon, segun reza la inscripción recordada,

Y es posible imaginar que aquellos naufragos pobres de recursos y no muy adelantados en la construcción naval, imitaran en parte las "dalcas" de los indígenas chilotos, que los españoles denominaron "piraguas", importando este nombre estilizado en la costa occidental de Sud-América, como tantos otros que se conservan.

En el naufragio del "Galeon de Alvarado" parece que no hubo pérdidas de vidas; pero sirvió para adelantar los conocimientos geográficos de las regiones australes, e hizo perder la prioridad de la columna de don García Hurtado de Mendoza, que arribó a Chile dos años más tarde siguiendo el camino de Tierra.
(Don Alvarado de Encilla, "La Araucana", canto XXXVI, octava 29.)

El lugar donde naufragó el "Galeon de Alvarado" no puede precisarse, pero él debe haber terminado lugar en algún punto de las cercanías de la Bahía de Ancud.

Los galeones de esa época debían ser de unos de cien toneladas de arques, pues "se llamaban así

embarcaciones grandes que conducian
géneros de comercio al Perú. >> "Se
manejaban solamente con velas."

Nota: Personalmente conocí una
familia apellidada Coronados
en mi puerto natal de Quemchi en
la costa oriental de la Isla Grande de
Chile. Un niño de ese apellido fue
mi compañero de escuela, y tenía dos
hermanas mayores que él: Vivian
precisamente en el lugar del estib-
ro donde se construían goletas y buques
como el de mister Heber, un buque
que zarpa con él desde allí en mi
lejana infancia. También tiene
a Bohor de compañero, y sus herma-
nas Yeda y Aida, muy hermosas.
El padre era ingeniero de orquinos
del "Hércules", buque de guerra, del
que fue capitán mi padre Juan Colome
Muñoz.

B E R G A N T I N D E D I E G O G A L L E G O S

Una real cédula de 29 de mayo
de 1557 mandaba estudiar al go-
bernador de Chile las costas hasta
el Estrecho de Magallanes, ordenando

además el envío de algunas naves para el reconocimiento del Estrecho y su toma de posesión.

Para dar cumplimiento al real mandato, el gobernador de Chile don García Hurtado de Mendoza dispuso el equipo y aprovisionamiento de dos barcos de cincuenta toneladas cada uno llamados "San Luis" el uno, que comandaba el general Juan Rodríguez, "San Sebastián" el otro, que mandaba Francisco Cortés Ojeda, y se agregó a ellos el célebre piloto Diego Gallego al mando de un bergantín de su propiedad y equipo por su cuenta, a sus expensas.

La escuadrilla salió para su destino del Puerto de Corral en la provincia de Valdivia el día 17 de noviembre de 1557. Corrió costa hacia el sur, y a fines del mismo mes naufragó el bergantín un poco al sur del Puerto de San Andrés, por los 46° de latitud, próximamente, sin que las crónicas expresen las causas del siniestro; pero se sabe sí que la pérdida fue total.

Nota: Bahía de San Andrés.—
 Al oriente del cabo Gallegos se encuentra la bahía de San Andrés, la cual sólo es útil para buques pequeños que pueden en contrar un buen fondeadero en la caleta Christmas, que no alcanza a tener media milla de ancho, pero es protegida de todos los vientos excepto de los del Norte. Estos vientos son peligrosos en un comienzo; pero lo son más en experiencia que en realidad, pues no se hacen violentos hasta que no giran algunas cuartas al Oeste del Norte, y antes de eso el mar no tiene tiempo de levantarse. El bergantín "Beagle" pasó varios días tranquilo en este fondeadero al mando del capitán Fitz Roy, mientras él notó que a guisa de plataforma un curioso temporal del Oeste. Tiene de 11 a 19 brazas de agua, con fondo de arena.

Las naves "San Luis" y "San Sebastián", después de recoger a los naufragos del bergantín, continuaron su comisión, experimentando variada fortuna. Juan Ledrillero, con la nave "San Luis",

reconoció gran parte del Estrecho de Magallanes y los canales occidentales de la Patagonia; y, después de prolijos estudios, regresó al norte en muy estrechas condiciones, escaso de gente y falta de todo recurso.

Francisco Cortés Ojeda, con el "San Sebastián", después de inauditos sufrimientos y de una inquebrantable voluntad de carácter de que hay pocos ejemplos, abandonó su buque por falta de amarras y de elementos para conservarlas, y, construyendo un bergantín con los escombros del "San Sebastián" para salvar a su gente, regresó al puerto de salida a dar honrosa cuenta de su cometido, por medio de un minucioso "Diario de Mar" que ha sido conservado hasta nuestros días.

"SAN SEBASTIAN"

Este barquichuelo compañero del "San Luis", que comandaba Juan Hadriero, se separó de su consorte bajo la influencia de un temporal, en la noche del 8 de diciembre de 1557; así es que la exploración de las Costas Occidentales de la Patagonia,

la hicieron separadamente, por no haberse vuelto a encontrar.

El "San Luis" reconoció gran parte del Estrecho de Magallanes, regresando en seguida al puerto de salida con un importante caudal de conocimientos hidrográficos, que sólo se han estimado en los últimos años gracias al "Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile", tomo sexto, páginas 453 y siguientes.

El "San Sebastián", al mando de Francisco Cortés Ojeda, siguió al encontrarse sólo el reconocimiento de los Canales Occidentales de la Patagonia en demanda del Estrecho de Magallanes y alcanzó hasta el grupo de islas que hoy se llaman de Sir John Harborough, que forman la parte norte de la línea occidental del Estrecho, permaneciendo el mes de enero de 1558 en el gran laberinto de islas de aquella región.

Nota: En el más antiguo derrotero que usaba mi padre Juan Colme en sus navegaciones, página 347, aparece: Isla Ipin o Harborough. Se halla situada como a 15 millas

al NE. de la isla de Tuamblin, y, asemejase a esta en su formacion, difiere completamente de las demas islas vecinas que son altas y escabrosas, y ^{que} generalmente presentan la roca desnuda del lado del onar: mientras que las islas de Warborough y Tuamblin son comparativamente bajas, planas y fertiles. Ambas son faciles de tomar y dejar, y las rocas que se encuentran en sus inmediaciones de las puntas son todas faciles de reconocer, porque el onar siempre rompe en ellas y por consiguiente pueden evitarse facilmente. Hebo ostar que Ipin es nombre aborigen y significa "Niebla Azul"; precisamente es niebla erratica de la corriente de Humboldt, que fecunda el largo litoral chileno.

Abrumado el "San Sebastian" por las contrariedades de los tiempos tempestuosos occidentales, el mal estado de su aparejo, la carencia de anclas y aparejo perdidos, como cables en el constante trabajo de fondear y dar la vela, llego a tanto el apremio de velas y amarras en el acto de anclar, para poder conservar el

buque, que el capitán Cortez Ojeda se vió obligado a volver al Norte, después de consultarlos con su gente.

En efecto, el 27 de enero dejaron el puerto que llamaron San Sebastián, que debe hallarse en el extremo norte de la parte noroeste de isla Narborough, y el 25 de febrero penetraron por el abra Picton Opening, al extremo suroeste del grupo de islas de Wellington, donde encontraron abrigo. Dieron por naufrago al "San Sebastián" y comenzaron la construcción de un bergantín al que llamaron después "San Salvador". Por manera de que en este punto de la región occidental de la Patagonia existió el primer estillero improvisado en esa Comarca, región que parece no haber sido bien explorada hasta el presente.

El 17 saltaron en tierra en busca de un lugar apropiado para construir barracas; pero no hallaron ningún lugar en julo: el terreno era montuoso, empapado y limoso, por lo que tuvieron necesidad de formar un suelo ar-

tipical, utilizando las piedras de la playa. Se despizo el "Bon Sebastián" y se comenzó el bergantín, utilizando las maderas del barco y la tabla zonda de la nave.

El 27 del mismo mes sintieron los naufragos muchas voces de indios, notando humos en los cerros. Luego vieron 14 hombres armados de flechas de dos brazas de longitud y cuchillos de hueso de ballena de dos palmos de largo. Vestían pellejos de lobos marinos «e corto de monte, no mas largos que hasta poco mas bajo de la cintura y su hechura tal cual sale del animal: traen sus vergüenzas de fuera e sus cuerpos e caras salpicados de tierra colorada con algunos reveses de negro e de blanco y unas guarnaldas de plumas de patos sobre sus calzas, e desta manera vinieron hasta nuestras casas, y creyendo tuvieramos algun perjuicio de ellos, especial de algun lobo de sus pesquerías para aceite para embrear el bergantín, mandó el capitán no los enojásemos. . . . ~~e se presentaron al capitán~~ e así el propio capitán les dio anzuelos para sus pesquerías

e torzales de oro para sus cuellos e muñecos e otras cosas con que se fueron contentos... Otro día reunieron 16 indios... e le presentaron al capitán un gurrón de cuero de lobo, lleno de tierra colorada, con el cual presente nos reímos mucho y el capitán les dio mesallas hechas de estaño y flautos de paños de colores y otras cosas...

Nota: Flauto. Voz quichua. En Chile, rodete redondo, de dos dedos de ancho, con que los indios quichuas se ciñen la cabeza. Americanismo, en Chile, faja parecida que usan los mapuches.

El biscocho e trigo cocido, lo cual no querían ni saleaban comer... y se fueron en sus canoas... Ocho días del mes de marzo volvieron 23 indios e nos trajeron mas que tres gurroncillos llenos de dicha tierra colorada, los cuales indios se desvergonzaron de tal manera que nos herosdaban las casas por hurtar lo que en ellas teníamos, e vedándoselo, nos amenazaban con sus puñales de huesos de ballena e figgas, e por no matarlos les decíamos por peñas que se fuesen

e no se querían ir, antes concertáronlos
guazabara, para lo cual repartieron
sus armas entre sí con los que uno las
tenían... ("Anuario Hidrográfico
de la Marina de Chile", tomo V. páginas
482 a 520).

El 15 de abril se había termina-
do la construcción del bergantín; mas,
como era entrada de invierno, el ca-
pitán Cortez Ojeda reunió su gente
para calmar las inquietudes que
comenzaban a germinar en ella, les
habló sobre la necesidad que tenían
de invernar en la comarca y de atender
a la economía de los víveres para que
les durasen hasta fines de agosto o
medios de septiembre, cuando podían
emprender su regreso al norte.

Los recursos se redujeron en lo po-
sible; pero durante el invierno los
pudieron incrementar con algunas
algas marinas como la lechuga de
mar llamada "luche", el cohayuyo y
algunos mariscos como lapas y doyas.
No había en tierra ninguna yerba
utilizable, y muy escasos venados
medanos y algunos "gato de mar"
(nutrias).

Budin de Cochayuyo

La incontinencia de algunos les hizo preparar budines de cochayuyo en leguas de erizo de mar; pero el frío del invierno les partió las ollas de greda en que los cocinaban.

No hallaron una tierra o greda con que poderlas suplir, por lo que reflexionaban que el mejor material para esos climas era el cobre, por su elasticidad al fuego y el frío. La frecuencia con que revisitaban a los náudrago las canoas de los indígenas, les permitían proveerse de algún pescado y carne de lobos marinos, pero los recursos eran tan escasos que la gente se desesperaba.

El 25 de Julio echaron el bergantín al mar y el capitán envió dos hombres para que, ascendiendo un cerro un cerro alto que tenían por el norte, reconociesen a vista de pájaro, la comarca.

Quienes observaron tener por el Este y Sur una gran cantidad de islas «e asimismo vieron un brazo de mar que iba la vuelta del norte cuarta al noroeste como catorce leguas», por lo cual

resolvieron ir por el antes de salir a la alta mar.

El 29 abandonaron el puerto del bergantín y se trasladaron al canal recién descubierta; y el 3 de agosto, con viento Sur, siguieron la vuelta del norte, unas veces a remo y otras veces a vela, por tres días, por espacio de trece leguas. Luego salieron a la mar para salvar un obstáculo, yendo en seguida al canal Fallo, donde quedaron por algún tiempo.

Nota: Canal Fallos corre en una dirección próximamente paralela al canal Koessier entre el paralelo 48° y el de $48^{\circ} 57'$ de latitud meridional. En sus 30 primeras millas, a partir del Golfo de Penas, tiene un ancho medio de 2 millas y una dirección próxima al SE. En todo este tramo es casi recto, perfectamente claro y limpio, y no presenta islas ni rocas que se arrocen fuera de las costas que los forman. Pasadas estas 30 millas, el desahogo del canal disminuye a 1 milla y su direc-

Después de "El Último Promete", estos Neufregis serán leídos siempre.

ción cambia al SSE. magnético, y permanece siempre tan claro y limpio como en su principio.

Como todos los canales de esta región, es profundo y el escardallo para ruz acusa un fondo menor de 50 brazas.

A ambos lados de la boca septentrional de este canal, esto es, en la parte comprendida entre los islotes Bynoe y la isla Byron, se encuentran un buen número de farallones y rocas ahogadas donde el mar rompe con gran violencia, circunstancia que hace muy peligrosa la recalada sobre esta boca, a lo cual hay que tener cuidado, y no es prudente intentarlo sino con tiempos claros. Bajo este punto de vista, la recalada sobre el canal Messier ofrece grandes ventajas, pues es perfectamente limpio y tiene muchos puntos prominentes que sirven de guía a los navegantes, tales como las islas Ayaitao, la isla Sombrero y los montes Anson y Cheape.

Sus costas están formadas por cerros altos y escarpados, cubiertos en

su mayor parte de un bosque impenetrable: en ellas se encuentran los puertos Grande, Choros, Koning, Albatross, Jungfern, y probablemente muchos otros que no han sido reconocidos.

Ni la "Albatross" ni el escampavía "Zoro" han encontrado en este canal puertos de suficientes dimensiones para dar abrigo cómodo a los vapores. El puerto Grande, aunque efectivamente es espacioso, tiene mucho fondo y solo fue reconocido muy ligeramente por el "Zoro".

El 26 del mismo mes "hizo tan gran viento del Oeste que, no obstante de estar el bergantín varado y en seco en la playa, lo arrastró de su lugar i lo tumbaba hasta hacerlo hincar la borda en tierra, causando espanto a la gente".

El 15 de Septiembre continuaron por el canal el norte, y, como el tiempo fuese bonacible al amanecer del siguiente día quedaban por frente al cabo de Diego Gallegos. El 17 amanecieron frente a las islas Guamblin e Ipuh, y recorriendo siempre

por el occidente el archipiélago de los Chonos y la costa de Chiloe, doblan la punta de Huevun...? y penetran en el canal de Chacao. En Carelmapu y otros puntos se proveyeron de algunos reineros, y, continuando siempre al norte, reconocieron la costa. El 1º de octubre llegaron a Valdivia, punto de salida.

En Carelmapu, que llamaron puerto de Paz, se enteraron de que los conquistadores habían estado allí meses atrás, por haber oído pronunciar el nombre del licenciado Altamirano, persona que formaba parte de la columna de don García Hurtado de Mendoza, que había hecho el descubrimiento de aquel archipiélago.

¡Y cosa singular! El naufragio de la nao "Capitana" de Camargo en el Estrecho de Magallanes en 1540 - ¡por esas asociaciones encadenadas que producen los geniecillos del mar! - en que iba el capitán Arjuello, dio origen a la folclórica ciudad de los Césares, y el abandono del "San Sebastián", con la permanencia de los nau-

Página 22

18,5 km Desde la mar del Sur y no con los ranchos sino con el centro de Valdivia lo que existe hoy. En general la escritura y la historia de las 11 la red de canales de agua recorren reconocimientos y sus huellas se llaman a las 20 Pds. --

dragos por cinco meses al sur del archipiélago del Duque de Wellington, impresionando a los comarcanos indígenas, dio también origen a que las autoridades españolas más tarde, oyendo las narraciones de los indígenas transmitidas de generación en generación con todas las variantes de los primitivos narradores, viesen reconocidos de que el inglés, "violando la fidelidad de los tratados", se hubiese posesionado de la región austral de Chile.

Un país se forma con muchos sacrificios de naturales y extranjeros. Esta credulidad de parte de las autoridades españolas, dio ocasión a diversas excursiones que adelantaron la geografía de la región austral de las Patagonias, tanto oriental como occidental, como veremos más tarde en otros naufragios e investigaciones diversas.

Nota: Mientras tanto nos permitimos interpolar del misionero salobiano D'Agostini, en su obra "Mis Viajes en la Tierra del Fuego" —: que los indios que habían podido resistir por siglos enteros la

intemperie de un clima severo y tempestuoso y luchar con mil fatigas y astucias para procurarse un alimento magro e insuficiente, puede atribuirse el contacto con el hombre blanco muy frecuente en la mitad del siglo pasado.

"Los yaganes y los alakalufes por vivir en los canales - donde era más frecuente el pasaje y el tráfico de los navios -, fueron los primeros en sentir el influjo dañoso de la civilización. De ese contacto contrajeron numerosas enfermedades que los diezmaron espantosamente y se habituaron al abuso del alcohol, que debilitó su fibra y estimuló además otros vicios, rebajando su suma su nivel moral.

"Aventureros de la peor especie, buscadores de oro y cazadores de focas, comitieron impunemente estas nefandas contra esas infelices e indefensas criaturas, a quienes después ultimaban sin piedad. Para los onas, el principal agente de su rápida extinción fue la persecución despiadada y sin tregua que se hicieron los estancieros, por medio de los peo-

nes extranjeros, oujeros, los cuales estimulados y pagados por los patronos, los cazaban sin misericordia a tiro de Winchester o los envenenaban con setricina, a punto casi de exterminarlos, hasta quedar como únicos dueños de los campos prisioneramente ocupados por aborígenes. Aniquilados en esta cacería pero, los onas que no pudieron refugiarse en la misión salesiana, fueron obligados a retirarse a la región montañosa del Sur, cubierta de bosques impenetrables y de peligrosas ciénegas, donde por falta de medios de subsistencia muchos de ellos perecieron de hambre.

DOS NAOS

El 16 de diciembre de 1575, hora y media ~~más tarde~~ antes de oscurecerse, dice un testigo presencial de este fenómeno, «Comenzó a temblar la tierra con un gran rumor y estruendo, yendo siempre el terremoto en aumento sin cesar de hacer daño, derribando tejas, techumbres y paredes con tanto espanto de la gente, que estaban atónitos y fuera de sí de ver un hecho tan extraordinario. No se puede pintar

ni describir la manera de esta furiosa tempestad que parecia ser el fin del mundo, cuya prisa fue tal que no dio lugar en muchos casos que las personas dentro de sus casas no pudieron salir pareciendo enterrados en vida. Era cosa de erizar los cabellos y poner los rostros amarillos al ver moverse la tierra tan aprisa y con tanta fuerza que no solamente caian los edificios sino tambien las personas, sin poderse tener en pie, aunque se casian unos a otros para afirmarse en el suelo.

“Demás desto, mientras la tierra estaba temblando por espacio de un cuarto de hora se vio en el caudaloso río de la ciudad de Valdivia, por donde las naos suelen surgir sin riesgo, una cosa notabilísima, y fue que en cierta parte de él se dividió el agua, corriendo la una parte de ella hacia el mar y la otra parte río arriba, quedando el lugar del pueblo descubierta, de suerte que se veian las piedras del lecho. Ultra de esto, salió el mar de sus límites y linderos, corriendo con tanta velocidad por la tierra adentro con sombras vibrando

* Sumergidas como el río de mas impetu del mundo. Y fue tanto el furor y su bravura que entro tres leguas por la tierra adentro, donde dejó gran número de peces muertos, de cuyas especies nunca se había visto en este reino. Y entre estas corrascas y remolinos se perdieron DOS NAOS que estaban en el puerto de Corral, y la ciudad de Valdivia quedó arrasada por tierra, sin quedar pared en ella que no se arruinase.»
(Barón de Robles, libro III, capítulo I.)

Nota: La ola seísmica que sucede a los grandes temblores de tierra, es un peligro para las naves que se hallan surtas en los puertos cercanos al centro de concusión o epicentro, y aun algo distante, como se ha notado en los terremotos y maremotos modernos.

UNA NAVE

El mismo terremoto ocurrido el día 16 de diciembre de 1575, extendió la ola seísmica, a lo que se sabe, a todo el litoral chileno, corriéndose principalmente la costa central del país. Una nave que se hallaba surta en la desembocadura del río Maule, con un cargamento de cuatro-

cientas fanegas de trigo en su bodega, que arrojada a la costa, donde se hizo pedazos.

El doctor Bravo de Saravia habia legido este buque para regresar a Lima, pero malogró su viaje, escapando del siniestro, y sólo por esta circunstancia recuerdan las Crónicas este naufragio y la causa que lo motivó, mas no expresan si hubo víctimas. ("Historia de Santiago", por Benjamin Vicuña Mackenna, tomo primero, página 96.)

MARIGOLD

La escuadrilla de Sir Francis Drake, reducida a tres navios, entraba al Estrecho de Magallanes, por la boca oriental del Atlántico el 20 de agosto de 1578. Siendo muy afortunada al correr el Estrecho, pues el día 6 de septiembre desombocaba en el océano Pacífico, después de 17 días de navegación; pero al día siguiente la cogió un gran temporal que dispersó las navios hacia el sur de la Tierra ~~de la~~ de la Resolación y los maltrató por cerca de dos meses, por lo que los compañeros de Drake creyeron que el

Pacífico debería llamarse más bien Furioso.

La "Merigold" se perdió totalmente en aquellos mares, otra fue arrastrada de nuevo a los canales del Estrecho de Magallanes, regresando después a Europa. La escuadra de Drake quedó reducida a un solo barco de cien toneladas de capacidad, con el que se enfrentó su jefe a desafiar el poder español en el Pacífico, con singular fortuna.

La nave que comandaba Drake salió de Inglaterra con el nombre de "Pelican" pero en el Estrecho de Magallanes se le cambió por el de "Golden-Hind", que se hizo famoso en las costas chilenas y otras occidentales de América.

Nota: El 29 de enero de 1596 murió Drake, a los cincuenta y seis años de edad. El gentil hombre vivió quebrantado su salud al norte de Panamá y se hizo sepultar en el mar. Por aquel tiempo, la parte más incómoda del botín que fue traída a la metrópoli por el "Golden-Hind" había sido gastada y la reina debió darse cuenta que Drake hizo más que nadie en ahuyentar a los españoles. Con todo, el pedoso Maynarde lo tra-

taba despectivamente de anciano, calificando su postrer y desesperada aventura, no como un intento de para recuperar el favor de la reina, sino para volver nuevamente cargado con el producto de sus pillajes.

Elizabeth, por ese entonces de sesenta y tres años, pero con vigorosa demencia aún, todavía inspiraba al corazón marino de Francisco Drake. Al igual que siempre lo acompañara sobre tierra firme, de allí en adelante debe haber sido un recuerdo imperecedero, el de las cubiertas del "Golden-Hind", iluminadas por sus luces de posición - "el verde al con el verde y el rojo con su igual" - Decorado por otros liernas en oro y satin, el Real Estandarte al tope del mástil de la vela mayor, el mango de la espada cruzándose detrás de sus hombros reverentes, y las honrosas palmeras: "¡De pie, Sir Francis Drake!"

Así fue, más o menos, como lo escribiera el poeta Alfredo Benmyson.

Impuesto el virrey del Perú, don Francisco de Toledo, de las depredaciones que había llevado a cabo Sir Francis Drake en las costas occidentales de América, hizo armar una escuadrilla compuesta de dos buques llamados "Nuestra Señora de la Esperanza" y el "San Francisco". Le puso a los órdenes del celebre marino Pedro Sarmiento de Gamboa, tan digno y conde como un don Quijote del Mar...

Juan Villalobos, como almirante iba al mando de la segunda. La misión de la escuadrilla era la de perseguir al corsario Drake, explorar el Estrecho de Magallanes y continuar en seguida su viaje para España y dar cuenta al monarca del resultado de sus operaciones donde una vez más se comprobaba que Dios y el Hombre eran los primeros representantes de la dialéctica de los elementos de la Naturaleza.

La escuadrilla zarpó del Callao el domingo 11 de Octubre de 1579, siguiendo la vuelta "de mar en fuera", como solía decir Sarmiento. Y Juan Fernández que, pocos años antes, lo

había demostrado y enseñado que para acelerar los viajes del Norte al Sur debía navegarse contra los vientos del tercer cuadrante, evitando así a la corriente de Humboldt que, con una anchura de más o menos 250 miles corre de Sur a Norte a una velocidad promedio de cinco horas y media cada veinticuatro horas hasta "las esqui-
nas de las Islas Galápagos", a las cuales también llaman "islas de mar en fuera".

Así el pasó a 18 leguas de las islas de San Félix y San Ambrosio, dirigiéndose en seguida a las costas occidentales de la Patagonia, que cruzaron por los $49^{\circ} 30'$ de latitud austral; se internaron en ella por un canal que llamaron Trinidad y luego por el de la Concepción, surgiendo después en el puerto llamado Peronejé.

Visto por Beronierito lo intrincado de los archipiélagos, decidió reconocerlos con las embarcaciones menores, mientras se construía un bergantín que llevaría desarmado en piezas a bordo de su nave.

Sus investigaciones por los canales de la Patagonia Occidental se prolongaron hasta el paralelo 52°; pero en hallando el Estrecho de Magallanes, se propuso salir a la mar por el sur del Cabo de Santa Lucía, lo que efectuó el día 28 de enero de 1580. Batidos los bergues por fuertes vientos occidentales que los mantenían empujados sobre la costa sufrieron la pérdida total del Bergantín que gozaba en aquella procelosa región.

El Bergantín, que iba a remolque del bergue del Sarmiento de Gamboa, "Nuestra Señora de la Esperanza", a causa del mal tiempo y de una marea muy fuerte, pretendiendo los pilotos salvar a sus tripulantes, halaron del remolque para auxiliar a la gente y recalarlos a bordo como se publicó. Como el bergantín era pequeño y la mar de la mucha estrechura, corría grandísimo peligro, y cada golpe de mar lo arrasaba, y los que iban dentro donde voces que lo socorriesen de la nao, que hacían grandísima lastima por los gritos que daban y lastimas que decían, y más viendo que no los podían socorrer por ser de noche, y nos pusimos todos a riesgo de perdernos: y así

21 de enero

Ver paralelo del Cabo de Hornos para compararlo. Traducido de "Navegación"

málamos desde la nao, diciendo que
 presto sería día y los recogieran en
 la Nao. Y siendo de día, la Nao
 qué puesta de mar en través, las
 veelas tomadas con harto peligro, por
 tomar y socorrer la gente del Per-
 gantón; y tirando de la quindalesa
 con que veía amarrado, (quindalesa,
 cabo de por lo menos tres pulgadas
 de mena y de toda la longitud de
 la pieza, suelen tener 120 brazas,
 que se tiene siempre a bordo
 para emplearlo en los tralejos
 que conzongan), lo llevaron a
 bordo del Nao, y con las mares
 grandes embustidas con el espolon
 el costado del Nao que teníamos
 ser desfondados por los golpes: y cier-
 to se puso ser de verdad, porque
 un marinero subió de debajo de cu-
 bierta diciendo que estábamos de-
 fondados; y diciéndole que no había
 agua en la bomba, dijo que se
 embestia el agua en el paril del
 leiscocho; y a primera saz se cre-
 yo, y caí en harta confusión en
 muchos, hasta que se fué a ver
 así, con que todos volvieron a co-

brar unidos y a encomendarse a Nuestra Señora de Guadalupe, y echamos un romero con limosna para aceite a su santísima casa.

Nota: Promesa sin ofrendas ~~de~~ a alguna virgen o santo en un lance de mar apurado, muy común entre los marineros de todos los tiempos y especialmente entre los católicos romanos.

Y luego comenzamos a echar cables y tablas y bojas a la gente del bergantín para que se aferraran a ellos y los metiésemos aferrados dentro de la nao. Y como el mar era tan soberbio y los balances del navio chocaban al bergantín revolcándose entre las olas sus hombres, que en esto tenían tanto y mayor peligro que en la tormenta de mar, nunca pudieron aferrarse a las bojas, ni tablas que les habíamos echado; y daban voces desde a bordo del navio que se uniesen y se encomendasen a Dios que los salvarase, y así lo hicieron.

Nota: El que esto transcribe era en un cuaderno manuscrito se ha visto en peligro de chocarse revolcándose entre las olas del puerto del Cuintero, y en el de Ven-

tanos nadando, y con una costilla rota he ido a parar al Hospital de Recintón, donde fui atendido por los jóvenes médicos señores Barona y Herrera, de Ibarrá, en este verano de 1992.

Pedro Jorge, uno de los marineros, se arrojó a la mar y se aferró al timón del Navío, y abienándose del varón, (nombre que se da a la cadena que, partiendo de una argolla que había en la pala del timón, a la altura de la línea de máxima carga, se hacía firme, a banda y babada, en el coronamiento de popa y servía para gobernar el buque cuando faltaba la caña del timón o los guardines o para levantar el timón en caso de una varada), y de la cámara de popa le echaron un cabo, y dióse mala maña y soltó el cabo y fuése a fondo y se ahogó. Los demás, unos guindados por las colezas con lazos, medios muertos; otros arrojándose a las cintas y mesas de guarnición, fueron metidos dentro, y los

salvo - Nuestro Señor Jesu-Christo. »

(“ Viaje al Estrecho de Magallanes, por el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa en los años 1579 a 1580. En Madrid, en la imprenta real de la Gaceta, año de 1768, pájs. 177 a 179.)

Hubo necesidad de largar el remolque del Bergantín para atender al gobierno de la nave, perdiéndose la embarcación menor completamente.

Los buques se separaron a causa del mal tiempo continuado, para no volver a ver más. El “San Francisco” que comandaba el almirante Villalobos corrió el sur hasta la altura de la Tierra de la Desolación, regresando en seguida al ballao; mas, el experto Sarmiento de Gamboa reconoció prolijamente el estrecho, desembarcando después en el Mar del Norte y regresó a España, cumpliendo así su cometido, siendo el primer nauta que recorriera el Estrecho de Magallanes de occidente a oriente en toda su longitud desde el Pacífico al Atlántico.

El puerto Bermejo de ~~Gamboa~~ Sarmiento de Gamboa, es el segun-

do astillero oprecido por los Comandantes Occidentales de la Patagonia a los descubridores del litoral austral de Chile. Pues siguió al utilizado por Francisco Cortez Ojeda, que construyó el bergantín "San Sebastián" 22 años antes en la extremidad del Suroeste del archipiélago de Wellington.

El naufragio del Bergantín de Sarmiento de Gamboa es asimismo el segundo que recuerdan las crónicas, pues fue el primero el de Diego Gallegos, que se perdió al salir del puerto de San Andrés por los $46^{\circ} 30'$ de latitud sur, en el mes de noviembre de 1557, y del cual ya hemos insertado una nota donde también se menciona el bergantín "Beagle" del ilustre Capitán Fitz-Roy. Asimismo, al recordar la lección de Quintero, queremos complementar con la descripción de Sarmiento de Gamboa cuando se reunió con Francisco Drake, escribe:

"Y de allí vino corriendo la costa de Chile, y surgió en el puerto de Quintero, seis leguas

del puerto de Santiago; y allí tomaron un indio, del cual supieron que seis leguas atrás dejaban el puerto de Valparaíso, que es el puerto de Santiago; y llevando este indio por guía, entraron en el puerto de Valparaíso el viernes 5 de diciembre de 1578, al mediodía, e surgió en medio de la bahía, tan adelante como la playa de Anton Gonzalez, y envió el asquife con dieciocho ingleses arcabuceros, flecheros y rodeleros, para que tomaban una nao marchante (comercante) que estaba surta en ^{este} puerto, que se llamaba la "Capitana";

CELICH UC
Centro de Estudios de Literatura Chilena
Archivo Francisco Coloane

CELICH UC
Centro de Estudios de Literatura Chilena

Archivo Francisco Coloane

CELICH UC
Centro de Estudios de Literatura Chilena

Archive Francisco Coloane

CELICH UC

Centro de Estudios de Literatura Chilena

Archivo Francisco Coloane

Emmeide -

- X
- 11 (no existe? Si al fin)
22. ~~Cartas~~ Carta. Pedro de O. in "Pájaro 26"
- ~~27. ~~beigantia~~ por ~~bradizo~~~~
- 47 - Intención Emmeide - ? Buen fante
54. fotos sin igles
57. Rosa de los Andes "rubres" (216)
60. Emmeide unpa foto. Alagoa espina
en Chile UC Pag 233
62. Chelap. Emmeide a Heelre
74. Isabela (1850) ver autor pintura
- 76 - Asria Graben Oule-Pan ?
83. Emmeide. Foto museo apue en
tra de lili
84. Azardos. foto foto pag. 271
87. banco oscuro foto foto
92. pulgón (repetido en par. 180)
94. 2 f. of Uder (ver Azardos)

reviser madre.

113 Fautismus Anterius

136, Shuler, Le Mare (Unity of Action)

189 Andersen, Scott. - (Bols Andersen
Joa do filho & Alberto

upha - Antemeri potito.

Jerezano - 1965 pag. 132

(Lecolón - Luis)

1) Bauer fern Scott, foto de Hoon boro
Foto del reptil. o Discovery.

2) Amundsen - Foto Amundsen
FRanc. (Foto en "Araveno" pag 100. -)

3. Jerezano - Amundsen o Lecolón . -

4 Estadística . ✓
CELICH UC
Centro de Estudios de Literatura Chilena
Archivo Francisco Coloane

Amundsen de Shonten . - , otros . - Pag. 128

Amundsen Amundsen Amundsen . -
de Resembly .

muñt

Tumor era

Conquistador
fele -

Australis - 112 / 1902 pg. 114. (I)

115 - conjet 2 fotos - pedestal alago

" man de W. Adelt - Tumor fresa?

O map -

Pg 116 fotos () a Barra

en pg 118 verben si a parte opale

En loja afente: Australis del libro especial
y tempita buena Fuego

William Skelton - 1605 pg. 136

La Quar. (Fco Verbe man foto)

Frito Caba de Hans

Centro de Estudios de Literatura Chilena
Archivo Francisco Coloane

139 - conjet
Se
en lugar de lar

Ingenier le do en . . .

Publica de Drake . . . Unly Skelton

Cook 1908 pag 119 Albert F erok
ferro 7 apthoras otacua

A Amudsen Scott pag 139 (conjet)
141 = lasalicorn ferro topocuo

Sestrujo ?

munatague

10 hous para near ?
asom in Spente

here

29 Nov. -

- 1) Santos - Magallanes - San Felipe - Patagonia
- 2) Sancti Spiritus - Puerto de Puerto de San Juan -
una cañada o cañon - //
- 3) Bergantín - Condon - x
- 4) Capitán - Casca de los cerros Nahuelbuti - Tredici
(Cape Horn?)
- 5) Marroqui - Columna - Concepción
- X 6) Anarizal - Desolación - San Felipe - Drake
- 7) Bergantín - Pedro Santibañe f. -
- 8) Punta San Bruno - Chacao - San Bernardo -
(Foco de pesquerías)
- 9) San Jave (fuerse en otro) - mota lotú
(Isla de Concepción) - Chumbelá
- 10) Begonia - Condon - gorgo - 8 puercos, carpa etc
- 11) Encina de S. Pizano, Acoron.
(Isla S. Flandes)
- 12) Frayuta Wager - Frayutes hoy Wager (hoy fue
correo cañonera) - F. 901
Cape Horn de Byron - F. 901
- 13) Puerto Encarnación - Condon pto. - 54° 35' lat S.
Buen Suceso
- 14) Diez Flores - Rio Maule
- 15) Santa Dominga - Redifer 2° pg 1783
- 16) ~~Sancti~~ Los fuertes de San F. Mex. 1812
- 17) Los Hornos de los Indes 1820.

Amundsen Pag. 139

Cook 1 serie

Jungles. - Social en San Pedro - Chilo

Antofagasta M.S.

Gubaceros pg. 8 - -

Magallanes 13 - 14 Benito Ordóñez

Sancti Spiritus 17 (cabo aft.)

Caribain pg. 24. Falta algo paleo

DRAKE 23 - Gouan y otros

Bayard 26

N. San de Juan 30.

Historia Marina F. Wager - 41 (aprop. 5 + Pag 170
San Pedro 34. (Indio del lacón 'Boyle')

Pag. 43 copia. Que a la vez X

Pizarro, Juan (7. James) 42

Wager - 43 copia pag. 165 - Chilo

Antofagasta n° 5 libro de Juan - Concepción

La dialéctica de la Naturaleza es Unica
sol: Dios y el Demonio son los primeros
representantes de ella. - Francisco Colcano

Cazador 1856 - p. 84 Museo Reg. Rio Rio

1869 Exadought o carga a los puros p. 87
compr "cuales un Pueblo de Refugio
carga inestable en la forma de un
elemento repet. fin 3^o parrafo
Filosofia de la vida de E. de...

Etica 77 p. 89 - Banco de la Ciudad de...

CELICH UC
Centro de Estudios de la Universidad
Archivo Francisco Colcano

Gulf of Panama 1890 - Pag 94

Chacar raimon (negotios)
Londres 1897 pag 98 - Chile ?
Banco de la...

II Nature 1898 - 103 Mulward

San Alberto y S. Domingo
Escuela de la zona
Kafur y ayes
Cabo Pilares ?

Rio de la Plata - Green

Clarissa 1900 - 108
Le Amie
Thetis
Planos
A 3 Surco
Rio Papai Pales

Indice

"Mientras más corto el cuento, mejor delerá ser el trabajo de limpieza y, normalmente, menor la trama de lo imaginario; y viceversa. A más largo el cuento, menos poda, pero más imaginación. Algunos cuentos míos han sido recortados amablemente durante cuatro o cinco años.

"Lo misterioso del fenómeno está en la escobilla que limpia y en la tinta que escribe; porque la Pluma cuando está escribiendo solo puede rasguñar, y la tinta embotellada - "tuber lleno de viscosidad y de llanto", Neruda - no puede compararse con el palo afilado de los estiletes chinos. "Experto crede".

"Consideramos ahora el demonio personal de Aristóteles y otros autores de los que se ha escrito muchas verdades que no se han publicado.

"Tal es el destino de los autores. - Su demonio vive en su pluma. - Si está ausente o durmiendo, ellos son como los otros hombres. Pero si él está muy presente y los autores no huyen de su mandato, la palabra que él dicta fluirá ya grave, ya burlesca." Rudyard Kipling. "Autobiografía". - Ruben Darío dijo que cada palabra tenía un alma. - 11,30 hrs. Jueves 12 de marzo de 1992. Ami Churr Churr. Daniel Churr