

## EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y LOS CORSARIOS INGLESES

Cómo las peligrosas aguas del Estrecho ensombrecieron la carrera naval de John Davis. — Peligrosas visitas de los marinos de Isabel.

Por

LUIS ENRIQUE DELANO



Carabela de las que navegaban en los comienzos del siglo XVI.

A comienzos del siglo XVI, el florecimiento del pueblo portugués se traduce en una serie de empresas marítimas notables. Es la época de Vasco de Gama, el más grande pionero de su tiempo y la época también de su exegeta, el poeta Luis de Camoens, autor de las *Lusiadas*. Juntos marchan por la vida y juntos duermen en la muerte en sepulcros paralelos, en un lugar de Lisboa. Surge asimismo por aquellos tiempos el gran pintor de las conquistas, el divino primitivo portugués Nuno González. De esa edad brillante del Portugal sale Hernando de Magallanes, que en vez de seguir la ruta de Vasco de Gama, sigue la de Cristóbal Colón, hacia el sur del mundo. Entre sus cartas lleva derroteros misteriosos, leyendas que se ocultan celosamente, y que hablan de un canal que une el Mar Atlántico con el Océano Pacífico. El 1.º de noviembre de 1520, la proa del "Trinidad", el barco que comanda Magallanes, enfila las aguas de un canal que parte, como una herida, la tierra en dos sectores. Se le da el nombre de Estrecho de Todos los Santos

El barco en que Francis Drake cruzó el Estrecho de Magallanes.

### II

Hacia final del siglo XVI la situación política en el dominio de los mares ha cambiado. Ya no es la bandera portuguesa la que preside la marcha triunfal de los navios por las sendas no holladas del mar océano. En las Indias Occidentales es bien pequeña, bien triste la situación de Portugal. España, en cambio, se ha adueñado de todas las tierras descubiertas por Cristóbal Colón y conquistadas por las armas y el esfuerzo de los soldados de Extremadura.

Pero España tiene una rival en el dominio de los ma-

res, y es Inglaterra. Los últimos años del siglo XVI, Inglaterra domina en los mares. De puertos ingleses salen las naves de los corsarios, bajo los auspicios de Isabel, que vienen a visitar las posesiones españolas. Los cañones de Cavendish y las barbas rojizas de Sir Francis Drake siembran el pánico en los puertos de Chile y el Perú. Los ingleses entran al Océano Pacífico como Pedro en su casa, capturan galeones, saquean poblaciones y vuelven cargados de botín a Inglaterra, donde la gloria y la fortuna aguardan a sus capitanes. Hay una reina emprendedora y marinera





*Escena de piratería en el siglo XVI.*

que recibe al pie de su trono a los corsarios o va hasta sus buques mismos a armarlos caballeros.

Sucesivas expediciones inglesas vencen en el paso del Estrecho y llegan al Pacífico. Primero viene el precursor del poderío naval inglés, Drake, que en su viaje de circunnavegación repite la hazaña de Magallanes y Elcano, después de enfrentarse mil veces no sólo con los peligros del mar, sino con las armas españolas de Felipe II. Después nos visita Cavendish, que tras hundir 69 navas enemigas y de luchar a brazo partido contra las tempestades que se hospedan en el Estrecho y contra la rebelión de sus tripulantes, entra también, en 1587. Dos años más tarde, Chidney y Menick vencen, pero la cadena de muerte y naufragio que dejan tras sí es muy larga. De cinco barcos ha llegado uno: de 400 hombres, se han salvado seis. Les sigue John Davis, que fracasa en la empresa de cruzar el Es-

trecho, y Ricardo Han Kins, que tarda 40 días en hacerlo. Cincuenta años pasan en que las armas inglesas no intentan nuevas asonadas.

Surge después de esa media centuria de calma una nueva falange de navegantes ingleses encabezada por Juan Narborough, que en 1670, traza la primera carta geográfica del Estrecho de Todos los Santos, y después de nuevos tiempos de calma, llegan los filibusteros a comerciar clandestinamente, al margen de las leyes dictadas por España. Juan Harp se convierte en el terror de los indios fueguinos. Le suceden Juan Cook y Eduardo Daisig, y años más tarde otro Juan heroico, Juan Strong, bate un record de velocidad al cruzar el Estrecho en sólo una semana de navegación. En 1703 asoma por el Cabo de Hornos Guillermo Dranjner, y un año más tarde Woode Rogers, entra al Océano Pacífico, donde su barco naufragó. Uno de sus tripulantes, Alejan-

dro Selkirk, logró llegar, cogido de una tabla, a la Isla de Juan Fernández, y pasó al romance cuando Daniel Defoe escribió su "Robinson Crusoe". En 1719 viene el audaz Juan Clipperton, y en 1764, un nuevo Juan, Juan Byron, abuelo del más grande poeta y amante de su siglo, Jorge Byron, llega a Magallanes y cae prisionero de los españoles. Las expediciones posteriores ya no tienen carácter de corso y aventura, sino más bien corresponden a un tipo de viaje científico, destinado a buscar más exactitud en los datos geográficos.

### III

Los que en estos tiempos en que los transatlánticos desplazan 40 mil toneladas y son verdaderas parcelas, verdaderas ciudades flotantes, sufren una tempestad abierta en pleno mar oceánico, no deberían apurarse mucho. Debería bastarles, para sentirse seguros, la evocación de los antiguos navegantes, que experimen-

taban las mismas tempestades, pero en barcos de condición muy distinta: unas pequeñísimas cáscaras de nuez, de cincuenta toneladas. Entonces sí que se bailaba sobre las aguas "plus léger qu'un bouchon", según la frase del poeta Rimbaud. Y lo más interesante es que esa época, la de las cáscaras de nuez, es justamente la más importante de todas en la historia del desarrollo de la navegación. Es la edad de los descubrimientos, de los hallazgos de nuevos continentes, archipiélagos e islas; la edad en que aparecen ante los ojos atónitos de los navegantes, canales, estrechos; es la edad del corso y la piratería.

Hemos hablado de los corsarios que cruzaron el Estrecho. Pero no nos hemos referido a lo que significaba atravesarlo en los frágiles barquichuelos de entonces. Hay que leer los relatos de la época y mirar los grabados dibujados por los propios navegantes, para saber cómo era de arriesgada la hazaña. Olas monstruosas, mucho más altas que los galeones y carabelas, venían a estrellarse contra los cascos de madera y a rasgar, como cuchillos aéreos, las velas propulsoras. Las nubes se abrían, como al conjuro de un abracadabra, y grandes cantidades de agua violenta caían como cataratas sobre el mar, sobre las cubiertas de los pequeños barcos. Peces monstruosos, mayores que ballenas, peces con alas, anfibios de condición horripilante rodeaban las naves, expresando con sus ojos redondos, grandes deseos de precipitarse sobre ellas. Y como si todo esto fuera poco, había el elemento humano: las tripulaciones supersticiosas, que de pronto, temerosas de que el barco se precipitara por los golletes del infierno, enarbolaban la bandera de la rebelión. Y estaban todavía los naturales, los feroces indios fueguinos, aptos como ningunos para el manejo del arco y las flechas envenenadas... No era muy grato atravesar el canal de Magallanes, en los lejanos días del siglo XVI...

Entre los fracasos más notables, se cuenta el de John Davis. John Davis, marino desde niño, con dos naves pequeñísimas, el "Sol Brillante" y la "Luna Brillante", había navegado gallardamente entre las nieves y los hielos de Groenlandia, mientras a sus oídos llegaba el ruido ensordecedor que producían al chocar las masas de hielo, enormes masas de "doscientas leguas de largo por cincuenta de ancho". En dos o tres expediciones hacia el norte, de ese tipo y de ese riesgo, Davis descubrió el Cabo de la Desolación, el archipiélago de Cumberland, el cabo Warwick y el estrecho de Hudson. Una hoja de servicios como ésta tenía a su haber John Davis cuando acompañó, con el título de Almirante, a Cavendish en su segundo viaje al Mar del Sur, en 1592. El 6 de agosto entraba la nave de Davis en las aguas del Estrecho. Una cortina de peligro se balanceaba ante él y el viejo y avezado marino no trepidó en intentar cruzarla. Seis días más tarde el mar lo arrojaba de allí, violentamente, y en esa ruta obligada, fué cuando descubrió las David's Southern Islands, donde antes al parecer, había atracado la nave de Américo Vespucio. Salió de allí y por tres veces intentó cruzar el Estrecho. Las tres fracasó, y John Davis hubo de regresar a Europa, después de las aventuras más penosas. De sus 76 hombres de tripulación, apenas le quedaban 16. Davis murió trece años más tarde combatiendo contra los piratas de la Malasia.

Su extraordinaria vida de navegante sólo tuvo ese tropiezo: el muro de agua y de peligro que le puso el Estrecho de Magallanes. Se cuenta que en sus últimos años, cada vez que alguien, por cualquier razón, mencionaba sólo el difícil paso, Davis se ponía taciturno, como si llevara dentro, como una herida, su fracaso de 1592.