

de Nueva España por Gonzalo de Sandoval, año de 1522; la segunda por Gil González Dávila y Andrés Niño el mismo año en las de Guatemala; la tercera en el Istmo de Panamá por Vasco Núñez de Balboa, año de 1513; la cuarta por el Adelantado D. Francisco Pizarro en toda la costa del Perú, con el establecimiento de su navegación, que prevalece hasta ahora desde la ensenada de Panamá hasta el Callao, puerto de la ciudad de Lima ó de los Reyes; la quinta en las costas de Chile por su Adelantado Pedro de Valdivia, desde Coquimbo hasta las Islas de Chiloe, año de 1541, y la sexta y última la de este estrecho, desde estas islas hasta el confín de las tierras Australes.

Antes de entrar registrando las costas del nuevo mar descubierta, es propio de este lugar que hagamos un cotejo esférico de las latitudes por las extremidades de las tierras con los polos, Boreal y Austral. Hallamos en ellos la notable diferencia, de que habiendo penetrado los del primero hasta la altura de los 78 grados, no encontraron más que imposibles de oscuridades, fríos, vientos, nieves y hielos, y estos otros á los 52 grados y 30 minutos, paso abierto, con comunicación seguida de un mar á otro. Esto hace comprender que el Todopoderoso, al tiempo de la creación de esta hermosa máquina del Orbe, previendo con su sabiduría que las provincias del Norte se habían de invertir con los errores de la apostasía, les cerró el paso para que no pudiesen entrar á pervertir la ignorante ceguedad de aquel miserable gentilismo, dejando abierto éste con tanta facilidad para que le entrasen las luces de la fe por las lumbreras de su verdadera Iglesia, bajo de las banderas y conductas de sus Católicos Reyes.

VI.

COSTAS DE LA AMÉRICA MERIDIONAL POR LA BANDA DEL SUR.

Volviendo á coger el hilo de nuestro discurso en alcance del afortunado Magallanes, le vemos que, siguiendo el pensamiento de su primera idea, hizo desde allí derrota al Poniente en demanda de las Islas Molucas, y que á los cuarenta días de navegación llegó á las Marianas muy escaso de víveres y falto de agua, donde se proveyó de todo. En la de Mantán, que se lo resistieron, quemó una población llamada Bolaya; los mantanesos, moriscos, que lo tuvieron por afrenta, discurrieron la venganza, disimulando el sentimiento, afectando miedo y temor de las armas de fuego, y el Régulo de la isla, discurriendo y tratando la venganza, le envió mensajeros de paz con un regalo para el Emperador. Con semejante artificioso engaño bajó á tierra Magallanes con sesenta hombres, aunque no con tanta confianza que no fuesen armados y bien apercebidos; pero el Régulo le tenía prevenida una emboscada de tres mil hombres escogidos, que así que los vieron desembarcados les acometieron y cercaron, y aunque hicieron prodigios de valor y esfuerzo, murieron todos, y Magallanes de una caña que le cortó la cara, y después de caído una lanzada que le atravesó el cuerpo de un lado á otro: siendo esta desgracia el término de sus esperanzas, y el diverso aplauso, premio y gloria que se prometía de la fortuna de su venturoso descubrimiento.

Los de los navíos, con tan fatal suceso, viéndose sin comandante que dirigiese la derrota que se debía seguir, eligieron á Juan Serrano, piloto mayor de la flota, el cual mandó inmediatamente alzar áncoras y velas, salió de la isla de Mantán, y tocó en la de Zebú, donde con mejor acogida y más pacífico trato cambiaron parte de efectos de Europa por especias y géneros de oro, porcelana y seda de más valor. El nuevo jefe Serrano, que estaba aquejado de una herida con flecha, tocada de hierba venenosa, en una pierna, y no se consideraba capaz de seguir como los demás el viaje de la vuelta á España, le sugirió al Rey de esta isla, llamado Hamabar, que sus compañeros llevaban el designio de conquistarla y quitársela, y que para mantenerse en su posesión lo que le convenía era matarlos á todos, para cuyo efecto él, como superior, se los iría llevando á tierra. Hecho el concierto se supuso un convite, para que fuesen á comer, y Serrano llevó unos treinta, á los cuales sirvieron á todos en la mesa el plato de la muerte á lanzadas y puñaladas, menos al autor de la maldad, y lo mismo á los marineros de los bateles que se hallaban dispersos monteando en la isla, de los cuales se cree que alguno ó algunos á nado ó en batel, de los que estaban en la playa, dieron parte á los de los navíos de lo que pasaba en tierra; pues aunque Serrano hacía señas para que fueran por él, sin hacer caso de sus llamadas se levantaron é hicieron á la vela tocando en otras islas, donde hicieron rescates de lo que les había quedado; y finalmente, en las Molucas por canela, clavo, jengibre y nuez moscada, de que cargaron abundantemente los tres navíos. Recorriéronlos en las de Borneo y Tidore, y hallando que el uno estaba muy maltratado de la larga navegación, y que además de esto no tenían ya gente bastante para el manejo de los tres, determinaron que el uno se echase al través, trasbordando su

carga y lo más que se pudiese aprovechar de él á los otros dos, la *Trinidad* y la *Victoria*, y que respecto de que la primera estaba también muy deteriorada para el viaje de vuelta á Europa, hiciese camino por el más breve del istmo de Panamá ó de cualquier puerto de la costa contigua de la Nueva España, que una y otra eran ya tierras del Emperador, y que Sebastián Cano con su nao *Victoria* siguiese el viaje de la vuelta á España.

Así se ejecutó, y Cano partió de Tidore con sesenta compañeros, por el mes de abril de 1522, y sin tocar en alguna de las muchas islas que vió, atravesó la Campana de Asia y el remate de su luenga y famosa isla de Ceylán; dobló el Cabo de Buena Esperanza, y costeano las riberas del África llegó felizmente á la isla de Santiago, una de las de Cabo Verde, necesitado de pan, carne y agua y de comprar algunos negros para el trabajo de dar á las bombas, por lo fatigada que iba la gente, reducida al número de treinta y un hombres no más.

El capitán portugués le cogió la barca y quería coger el navío, sabiendo que venía de la India Oriental; con lo cual Sebastián Cano, dejando la barca y los trece hombres, con los diez y ocho que le quedaron alzó prontamente anclas y velas, y ayudándole favorablemente el viento, en pocos días entró en el mismo puerto de Sanlúcar de Barrameda, el día 6 de septiembre de 1522, de donde había salido tres años antes; después de un viaje tan dilatado y una navegación de catorce mil leguas en que atravesó seis veces la torrada zona. Su diario fué la admiración de la Europa, y la nao *Victoria* lo mismo; por lo cual se mandó deshacer y poner la quilla, árboles y timón en las Atarazanas de Sevilla, por memoria de tan venturoso leño que había rodeado el mundo; y á Sebastián Cano le honró muy particularmente el Emperador, y le concedió que pusiese

por timbre en el blasón de sus armas el Globo y la nave con un lema que dijese: *Primum circumdidisti me*: «Primero que me rodeaste;» del cual se puso en la misma Atarazana, con los fragmentos de la nao, una tarjeta labrada, que glosado en idioma castellano decía:

*Con instrumento rotundo,
con imán, y derrotero,
un vascongado el primero
dió la vuelta á todo el Mundo.*

Año de 1523.—Se tuvo en España por objeto muy importante la providencia de defender, y guardar de la emulación y ambición de las naciones extranjeras, el paso del Estrecho que había descubierto últimamente Fernando Magallanes. Con este pensamiento se despacharon cuatro navíos, con orden de reconocer los parajes más á propósito para la construcción de fortalezas que embarazasen el tránsito y las entradas del uno al otro mar; de los cuales, por no haber entrado en regular estación, perecieron los tres, con la gente de sus tripulaciones, al rigor de los temporales, en los dificultosos pasos, escollos y bajíos que forman las islas y las puntas y restingas de la tierra por ambas costas, y sólo uno tuvo la fortuna de vencer la fuerza y contradicción del tiempo, desembocar el Estrecho y salir á las costas de Chile y del Perú, de donde, con prontitud, se participó la noticia de su desgraciado suceso á España.

Año de 1526.—Con el mismo cuidado de fortificar y guardar el Estrecho, se armó y equipó para el mismo efecto otra escuadra de otros cuatro navíos este año, con las mismas órdenes que la antecedente, y habiendo logrado entrar con favorable tiempo, tuvo la capitana el desgraciado accidente de varar en un bajío donde se perdió y ahogó la ma-

yor parte de la gente, sin que la pudiesen socorrer los demás navíos de su conserva. Faltándoles este gobierno, sin detenerse á hacer diligencia y progreso alguno en la comisión y encargo de su destino, desembocaron, y guiándose por el derrotero de Sebastián Cano, sin tocar en costa de Chile ó del Perú, gobernaron vía recta á las Filipinas, y de allí á Europa (1).

Año de 1535.—Constante en España el cuidado de guardar y guardar la entrada y salida del estrecho de Magallanes, hizo armar este año otra tercera escuadra de tres navíos, al comando de Pedro Seijas de Alberna, con las mismas órdenes y comisiones que las dos antecedentes; los cuales lograron entrar en oportuna sazón con favorable tiempo en el Estrecho, y en una de sus angosturas, abusando del favor de esta felicidad, disputando entre los cabos principales sobre la demarcación y elección del paraje más á propósito para poblar y construir fortificación, se encendieron en parciales discordias, que suspendieron la determinación y dieron lugar á que se amotinassen las tripulaciones. Roto el freno de la obediencia, sin manos que ejecutasen las órdenes de los pilotos y oficiales en ocasión que sobrevenía un recio temporal, faltó el gobierno para la más urgente diligencia de salvar los bajeles, y perecieron todos al rigor de la tormenta; sin que por entonces ni después de mucho tiempo se tuviese noticia de tan común y fatal desgracia, hasta que, con ocasión de otra pérdida, que acaeció

(1) Refiérese, sin duda, á la desgraciada expedición del Comendador del orden de Rodas, Fray D. García Jofre de Loaisa, que salió del puerto de la Coruña el 24 de julio de 1525. En ella iba por piloto mayor Juan Sebastián de Elcano, que murió en la mar hacia los 9º lat. N. el 9 de agosto de 1526, y el primero que de ella regresó á España fué Andrés de Urdaneta, á la sazón capitán y en 1553 fraile Agustino.

mucho después, encontró uno de los comprendidos en ella, en el hueco de un árbol, una botella tapada con breá y un papel de uno que sobrevivió á los demás que perecieron, contando el suceso como lo llevamos referido. De él haremos recuerdo en el lugar que corresponde; y aquí, que con esta reiterada experiencia se omitió en España repetir otros armamentos, para la población y construcción de fortalezas que defendiesen y guardasen el paso de la mar del Norte á la del Sur por el estrecho de Magallanes.



AVISO

HISTÓRICO, POLÍTICO, GEOGRÁFICO,

CON

LAS NOTICIAS MÁS PARTICULARES DEL PERÚ,
TIERRA-FIRME, CHILE
Y NUEVO REINO DE GRANADA,

EN

LA RELACIÓN DE LOS SUCESOS

DE 205 AÑOS, POR LA CRONOLOGÍA DE LOS ADELANTADOS, PRESIDENTES,
GOBERNADORES Y VIRREYES DE AQUEL REINO MERIDIONAL, DESDE EL AÑO
DE 1535 HASTA EL DE 1740.

Y

RAZÓN DE TODO LO OBRADO POR LOS INGLESES

*en aquellos Reinos por las costas de los dos mares del Norte y del Sur,
sin diferencia entre los tiempos de la paz y de la guerra,
desde el año de 1567 hasta el de 1739.*

DEDICADO

AL REY NUESTRO SEÑOR,

(QUE DIOS GUARDE)

Y ESCRITO EN VIRTUD DE REAL ORDEN DE S. M.

por

DON DIONISIO DE ALCEDO Y HERRERA,

Presidente que ha sido de la Real Audiencia de Quito, Gobernador
y Capitán general de las provincias de su distrito.

EN MADRID:

En la oficina de Diego Miguel de Peralta.