

HISTÓRICA

CARTAGENA

Núm. 4 · Julio-Septiembre 2003 · 4,50 €

Juan Fernández.
Navegante y descubridor

El nuevo Puerto
de Escombreras

Chinchilla.
Apogeo y derrota cantonal



Los submarinos del Kaiser en las aguas
de Cartagena (1915-1918)



Que tú bordaste en rojo ayer



Felipe IV y su tiempo



Museo Arqueológico Municipal

Historia de la Policía Municipal de Cartagena I

UN DESCUBRIDOR CARTAGENERO

JUAN FERNÁNDEZ,

EL BRUJO, Y SUS ISLAS

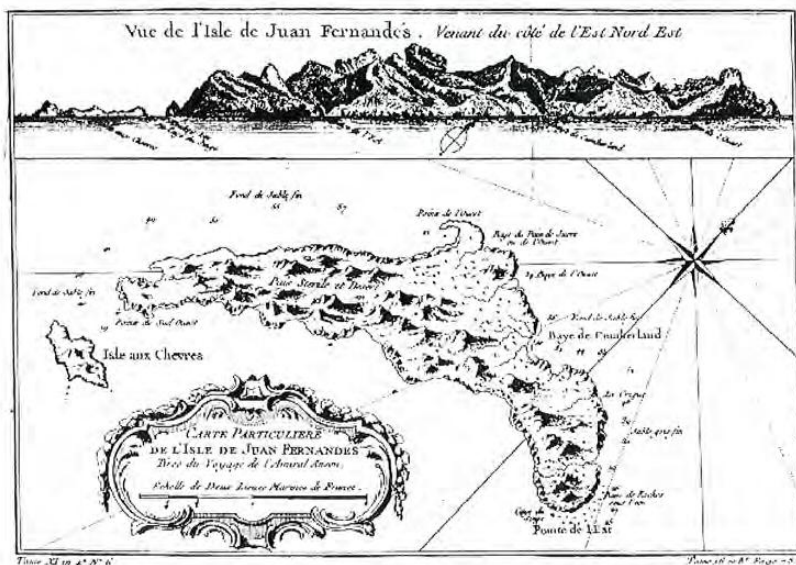
Luis Delgado Bañón
Capitán de Navío

Director del Museo Naval de Cartagena

Es Cartagena patria de afamados personajes en todas las ramas del saber y entender humano, cualidad lógica en enclave con una Historia tan rica y extensa a sus espaldas. Sin embargo, pocos conocen que también en esta milenaria ciudad nació un marino y explorador de extraordinaria importancia, cuyo nombre se mantiene vivo a través de los siglos en los mapas del mundo; un descubridor de islas, de vientos y, hasta es posible, de un nuevo continente.

No resultó tarea fácil establecer la identidad de nuestro Juan Fernández, porque fueron muchos los que con dicho nombre pasaron a Indias a lo largo del siglo XVI, y siete de ellos entre los que podemos llamar en puridad como *hombres de mar*. Gran parte de las necesarias aclaraciones las debemos a magníficos historiadores chilenos como Benjamín Vicuña Mackenna y José Toribio Medina, que dedicaron sus investigaciones a esclarecer la importante obra del descubridor cartagenero en el cono sur americano.

Aunque en algunos escritos y obras del siglo XIX aparece Juan Fernández como nacido en Jerez de la Frontera, es posible achacar este error a que fuese confundido con otro capitán Juan Fernández, jerezano, que participó con Pizarro y Almagro en la campaña del Perú. Debemos tener en cuenta que, por aquellas fechas, tal título de capitán nada tenía que ver con la profesión de marino ni las artes de marear. Por el contrario, podemos establecer con bastante seguridad, según las escasas biografías y documentos



Islas de Juan Fernández. Mapa francés del siglo XVIII

existentes, que el famoso descubridor, Juan Fernández y Sotomayor, nació en Cartagena en 1530, siendo esta fecha un tanto aproximada y deducida de su propia declaración, prestada el día 2 de febrero de 1590 ante el licenciado Alonso Maldonado de Torres, oidor de la Real Audiencia de Lima, en la que se cita: *Fue preguntado el dicho Juan Fernández, piloto, por la generación i dixo ser de sesenta años, poco más o menos...*

Poco se sabe de lo acaecido a nuestro personaje en sus primeros años de vida o las razones que lo impulsaron a emigrar a las Indias, aunque es fácil imaginarlo con la sed de aventuras y engrandecimiento personal que reinaba entre la juventud española de aquellos años.

Sí sabemos que en el año 1550 llegó a Chile, reino al que podemos denominar su segunda patria y como tal allí es aclamado, donde se estableció desde los primeros momentos, trabajando como piloto en las embarcaciones que llevaban la derrota por la costa pacífica entre los puertos del sur, Valparaíso y Concepción, con El Callao, cercano a Lima. Ya en 1560 aparece como contramaestre en una nave propiedad de Bernardo Ruete, y en 1562 acompaña a Francisco Villagrà en su expedición a las islas Chiloé, desembarcando en ella el 20 de noviembre. Siguiendo estas escasas y esporádicas averiguaciones, se encuentra a Juan Fernández en Arauco en enero de 1563, en el mes

de abril en Concepción, en mayo en la isla de Santa María y, por fin, embarca en la expedición de Álvaro Mendaña hacia Poniente el 19 de noviembre de 1567.

De esta forma, sabemos que debió sufrir un largo aprendizaje a bordo de muchos buques, y sólo después de bastantes años consiguió el título de piloto. En las cuentas de liquidación de los bienes de Bernardo de Huete, a quien mataron los indios en la isla de Santa María, en unión de otros dos españoles con quienes se dirigía en barco a socorrer con provisiones la Casa Fuerte de Arauco, se registra la siguiente partida: *...A Juan Fernández contramaestre, dos soldados e media, una e media de contramaestre, y media de despensero, y media de un negro suyo...*

En el año 1570 aparece nuestro hombre como maestre y piloto del navío *San Juan Vizcaíno*, que se encuentra en Valparaíso el 7 de noviembre listo para salir hacia Concepción, donde llega más de dos meses después. El 8 de febrero de 1574 se encuentra en la capital chilena, Santiago, dispuesto para salir hacia El Callao como piloto del navío *Nuestra Señora de los Remedios*, de donde regresa a Valparaíso en agosto. Éste es el último viaje que lleva a cabo **costeando el perfil de Norte a Sur**. Regresa una vez más hacia el puerto de El Callao y cuando debe regresar hacia el sur, el día 27 de octubre de ese mismo año, en un navío propiedad de Juan Pérez de la Cierva, se produce el milagro, y no crean que exagero en la calificación, que así se entendió por aquellas fechas, hasta el punto de recibir el apodo por el que desde entonces fue conocido, *El Brujo*.

En este punto debo aclarar las condiciones en las que se llevaban a cabo las navegaciones entre los puertos chilenos del sur, Coquimbo, Valparaíso y Concepción, con el de El Callao, a escasa distancia de la capital del virreinato, como pueden apreciar en la figura. Mientras que desde los puertos chilenos en su navegación hacia el norte, se solía alcanzar el Perú en tres o cuatro semanas, acariciados los buques por los vientos casi de empopada, el tornaviaje hacia el sur se traducía en una penosa experiencia que solía durar tres meses como mínimo, y suponiendo el mejor de los casos. La navegación solía llevarse a cabo barajando la costa a escasa distan-

cia, tanto así que muchos viajeros, cansados de la desesperante lentitud en la travesía, pedían ser trasladados a tierra y continuar viaje a pie, con lo que muchos perdían la vida en el camino por los peligros que el trayecto acechaba.

Entre las anécdotas que muestran la alargada y terrible experiencia que suponía el trayecto marítimo hacia el sur, muy curiosa y aclaratoria resulta la que comenta el obispo fray Reginaldo Lizárraga al respecto:

*...este viaje por mar del Puerto de Callao a Chile, agora veinte años, solía ser muy tardío porque no hacían cada día más que dar un bordo a la mar; otro a la tierra y surgir en la costa, y así están toda la noche, a cuya causa tardan un año y más en llegar a Chile. Conocí en aquel reino un español, que embarcándose sus padres para aquel reino, se engendró y nació en la mar; y tornó su madre a se hacer otra vez preñada, y no habían llegado al puerto de Coquimbo. Clamorosa aclaración del largo trayecto por el obispo, así como del *ardor guerrero* del español, aunque hemos de reconocer los pocos alicientes que debían encontrarse a bordo en aquellos años.*

También Alonso de Ercilla se hace eco de las dificultades para el mencionado viaje en el canto XIII de *La Araucana*:

De los vientos el Austro es el que manda

*Que deshace los húmidos ñublados
Y por todo aquel mar discurre y anda
Del cual son para siempre desterrados;*

*Los otros vientos reinan a la banda
De Atacama, y allí son libertados,
Que bajar del Pirú ninguno puede,
Ni por natural orden se concede.*

En realidad, el largo y penoso trayecto al que hemos hecho alusión llegó a conseguir que Chile permaneciese aislado política y económicamente del resto del virreinato, tanto así que el virrey Andrés Hurtado de Mendoza llegó a pensar en la posibilidad de utilizar galeras o galeotas, embarcando a los numerosos malhechores que moraban en las cárceles de la capital, aherrojados al banco para formar su chusma, y de esta forma cubrir los trayectos norte-sur con cierta regularidad. Según parece, no llegó a ser autorizada su propuesta para construir buques de remo.

En realidad, la razón de que se necesitara tanto tiempo en la navegación se debía a que éstas se llevaban a cabo a escasa distancia de tierra, con vientos constantes de componente sur, condición negativa que fomentaban las corrientes que, partiendo del Polo Sur, recorren aquellas costas en dirección norte y que, por supuesto, eran desconocidas por los navegantes de aquellos años.

En estas condiciones se encontraba el piloto Juan Fernández, cuando el 27 de octubre de 1574 sale del puerto de El Callao con dirección a la ciudad de Concepción. Nuestro piloto era hombre experto en aquellos mares, había tomado notas en su viaje con Mendaña, así como comentado las posibilidades de navegación en aquellas aguas con su paisano y buen piloto Hernando Lamero. También, según sus propias palabras, en algunas navegaciones hacia el sur había observado mareas¹ con respetable tamaño del oeste y del sudoeste, condición que le llevó a imaginar con excelente criterio mariner, que más afuera se entablarían con suficiente fuerza estos vientos, en condiciones más que favorables para su derrota hacia el sur. Y ese 27 de octubre tomó la decisión que le haría pasar a la Historia. En lugar de aproar su navío *Nuestra Señora de los Remedios* con rumbo sur y bajar la costa peruana a corta distancia, decidió navegar *hacia fuera*, con rumbos de componente oeste y ánimo de buscar aquellos vientos que presagiaba. Y ya puedo adelantarles que los encontró de forma y manera adecuada.

En aquella navegación que rompía la norma habitual, alejándose de tierra hacia poniente, decisión criticada por muchos de los embarcados en su navío durante las primeras singladuras, Juan Fernández avistó el día 6 de noviembre unas islas a las que bautiza, como era norma habitual en aquellos tiempos, con el nombre del santo del día, San Félix. En realidad se trataba de las islas Desventuradas, que en la actualidad se denominan como de San Félix y San Ambrós, descubiertas por Magallanes en 1520. Eran islas deshabitadas, como todavía continúan, pequeñas y faltas de agua, aunque con abundante pesca y mencionadas por Pedro Sarmiento de Gamboa en su obra *Viajes al Estrecho de Magallanes*:



Siglo XIX. El presidio de la isla de Juan Fernández

...Pasamos por el Oeste 18 leguas de las islas Desventuradas, que están a 25 grados y un tercio, las cuales el año de 1574 Juan Fernández, piloto, yendo a Chile las descubrió por segunda vez, que desde que Magallanes las descubrió en 1520 no se habían visto más, y que el piloto nombró y así son conocidas hasta ahora como San Félix y San Ambor. Por fortuna, los nombres de esas islas redescubiertas por nuestro hombre, se mantienen en la actualidad.

De esta forma, el piloto cartagenero continua con su derrota, apropiando ahora más hacia el sur, alentado por vientos de componente oeste, hasta que el día 22 avista las islas que con posterioridad y hasta el día de hoy se conocen como de Juan Fernández, estimando su situación a 80 leguas este-oeste de Valparaíso y cerca de siete grados y medio más al sur de las anteriores avistadas. Bautizó las nuevas islas con el nombre santifical de la Iglesia en ese día, Santa Cecilia. No llega a acercarse lo suficiente para reconocerlas y pasa a tres leguas de distancia, que su misión del momento no es otra que llevar a su navío mercante al puerto de Concepción, donde da fondo el día 27 del mismo mes. De esta forma consiguió realizar el hasta entonces largo y penoso viaje, en poco más de 30 días.

Cómo es lógico imaginar, Juan Fernández se apresura a comunicar su hazaña y escribe con rapidez al virrey del Perú, por aquellos días don Francisco de Toledo, asegurando

haber descubierto unas islas en su navegación desde Lima, en la que había tardado treinta días, no habiéndose acercado a reconocerlas por hallarse embarcado en navío de mercaderes y poco apercibidos para la faena. Aunque parezca mentira, aquí comenzaron los problemas para nuestro personaje, porque no le fue fácil hacer creer su descubrimiento y que las autoridades llegasen a comprender que alejándose de la costa a suficiente distancia hacia poniente, hasta perderla de vista, se encontraban vientos propicios y favorables en la navegación hacia el Sur.

Por fortuna, Juan Fernández disponía de las fechas de las cartas que transportaba como correo, exponiéndolas como prueba irrefutable de su hazaña, aunque comenzó a correr el rumor que se trataba de un brujo capaz de navegar con artes diabólicas, hasta el punto de torcer los vientos y mareas a su voluntad. Fue tan divulgada y extendida esta creencia, que pasó a ser de dominio público el apodo con el que fue reconocido desde entonces, *El Brujo*, de tal forma que llegó a conocimiento del Tribunal de la Inquisición que lo llamó a comparecer ante su mesa, acusado de hechicería. No debemos olvidar el trasfondo religioso de casi todas las empresas de conquista y descubrimientos por aquellos años tenían.

Pero debía ser este cartagenero persona bragada y valiente, que según se comenta presentó sus datos ante el temido Tribunal con arrogante decisión. Juan Fernández

expuso con claridad que no había hecho más que lo que todo marino busca en la mar, vientos propicios para sus naves. Según aseguró, cualquier piloto con suficientes luces, aunque fuese santo reconocido en los altares, se haría tan brujo como él mismo sin más que seguir una derrota similar a la llevada en su navegación, alejándose de la costa a más de cuatrocientas leguas. Debió explicar los vientos reinantes en una carta de marear por él mismo dibujada, de forma que convenció a los escépticos miembros del Tribunal, que dieron por buenas sus explicaciones, absolviéndolo de la acusación.

A partir de aquel momento, se aceptó de forma oficial como nombre del archipiélago el de **Islas de Juan Fernández**, formado por las tres principales de Más Atierra, Más Afuera y la pequeña Santa Clara, aparte de numerosos y pequeños islotes. Según se comentó, el motivo de tal reconocimiento podía ser el de un merecido homenaje a su descubridor, o que le hubiesen sido concedidas en propiedad por el Gobernador, asunto muy discutido este último. Pero a favor de tal afirmación podemos leer en la obra, *Historia del reino de Chile y de las Misiones y Ministerios que ejercía en la Compañía de Jesús*, escrita por Alonso de Ovalle, lo siguiente:

...otras dos (islas) en treinta y tres, y quarenta y ocho minutos enfrente de Valparaíso, que son las que hemos dicho de Juan Fernández, el cual muriendo las dexó a la Compañía de Jesús.

Pero no acabaron aquí los excelentes servicios ni los descubrimientos de nuestro piloto. Según parece y una vez demostradas las excelentes cualidades que como marino poseía, se le concedió la exploración del hemisferio austral, aspecto poco conocido y del que tan sólo se tiene referencia en el memorial presentado a Felipe II por el cosmógrafo Juan Luis Arias, escrito a instancias del franciscano Juan de Silva y publicado en Valladolid en 1621, dedicado al infante don Fernando, para manifestarle lo que debía juzgar del hemisferio austral e incitarle a que se intentase su descubrimiento y conquista espiritual, antes de que lo llevasen a cabo los herejes ingleses y holandeses. El doctor Arias dice haber sabido de ciencia cierta y probada, por boca del capitán Pedro Cortés, lo siguiente:

...También un piloto, llamado Juan Fernández (el que había descubierto el viaje de Lima a la costa de Chile haciéndose al Oeste, que antes de él se hacía con mucha dificultad por ir al hilo de la costa, en que casi siempre perseveran vientos sures) salió de la costa de Chile, de poco más o menos de 40 grados, en una nave pequeña con ciertos compañeros suyos, y navegando por algunas derrotas entre el Oeste y Sudoeste, aportó en tiempo de poco más de un mes a una costa, a lo que pudieron juzgar, de tierra firme, muy fértil y agradable, poblada de gente blanca muy bien afaicionada, de nuestra estatura y vestida de muy buenas telas, y tan agradable y acariciadora, que por todas las vías que pudieron significarlo, les ofrecieron muy buena acogida y de las frutas y riquezas de su tierra, que parecía ser de todo muy rica y abundante; pero por ir tan a la ligera (quedando muy alegres de haber descubierto la costa de aquella gran tierra firme gran deseada), se tornaron a Chile con intento de volver a lo mismo con suficiente aparato; y por tenerlo secreto hasta que ellos con sus amigos pudieran volver a descubrirlo, se dilató de un día a otro hasta que murió Juan Fernández, quedándose con su muerte malograda cosa tan importante...

Pero más adelante insiste Arias: ...se vieron por la costa que descubrió el piloto Juan Fernández, como se ha referido, desembocar muy caudalosos ríos. Por lo qual y por lo que significaron los naturales, y por ser gente tan blanca, tan bien vestida, y en todo lo demás tan diferente de la de Chile y de todo el Pirú, se tuvo por cierto ser costa de la tierra firme Austral, que parecía ser mucho mejor y más rica que la del Pirú.

Parece ser que la mencionada expedición, que tan importante rédito pudo proporcionar a la Corona española si hubiese sido aprovechada en su momento, fue preparada y organizada por Juan de Jufre que, por noticias de viajes anteriores, tenía conocimiento de posibles islas y tierras firmes en aquellas latitudes. Y teniendo conocimiento de las condiciones marineras de Juan Fernández, con su afamado éxito en la navegación de Perú a Chile, le encomendó el mando de la única embarcación enviada en exploración, que partió del puerto de Concepción en los primeros días de noviembre de 1576, regresando a las costas de



La isla de Juan Fernández en una fotografía actual

Chile entrados en enero del año siguiente.

Mucho se ha discutido por los investigadores sobre cuáles serían las tierras descubiertas por Juan Fernández en aquella nueva ocasión. Los prestigiosos historiadores Masch y Labore opinan, basándose en las descripciones de Juan Fernández, que hay muy fundadas posibilidades que se tratara de Nueva Zelanda, poblada por los maoríes, de avanzado nivel cultural. Pero también es posible que no llegara tan lejos y tenga razón Benjamín Vicuña, cuando entiende como escaso el tiempo empleado para alcanzar dicha isla, a no gozar de extraordinarios vientos propicios, lo que sin duda es posible. También opinan Barros de Arana, Beltrán y Róspide que aquellas tierras descubiertas bien pudieron ser las posteriormente llamadas como islas de Pascua. Pero por último debemos constatar la opinión poco dudosa de Collingrige, quien ha estudiado muy a fondo el tema del descubrimiento australiano, al asegurar de forma tajante, *haberse demostrado sin duda alguna, que fueron españoles*

los primeros descubridores de las tierras neozelandesas. Con estas opiniones mantenemos al menos la duda, que fuese nuestro experto piloto quien aumentase sus descubrimientos con un nuevo e importante continente.

Es mucha la actuación de Juan Fernández, *El Brujo*, desde entonces, tanto en expediciones marítimas como terrestres, casi siempre por regiones apartadas del reino de Chile, país con el que se identificó plenamente. Entre éstas debemos destacar el establecimiento de una colonia en el archipiélago que lleva su nombre, con 60 indios chilenos conseguidos del gobernador de Santiago, dedicándose a la cría de ganado y a la pesca, especialmente a la caza de lobos marinos que abundaban en aquellos parajes y de los que obtenía un excelente aceite que, según sus propias palabras, *...en el Perú le compraban todo para los obrajés*. Sin embargo, arruinado por un naufragio en aquellas islas, regresa a Chile donde se emplea durante seis años como piloto en la carrera Penco-Callao, por cuenta de la Corona.



La cueva de Robinson Crusoe en la isla de Juan Fernández

Siguiendo con la vida de nuestro personaje y su empleo de reconocido navegante, el 27 de enero de 1578 se encuentra como maestro y piloto del navío *Nuestra Señora de la Guarda*, propiedad de Gonzalo de Palma, con el que cubre el trayecto Chile-Perú tan conocido para él. El 5 de diciembre de 1578, surto en Valparaíso, presencia el ataque del corsario inglés Francisco Drake, con los navíos *Pelican*, *Elisabeth*, *Swan*, *Marygold* y *Christopher*, que han entrado en el Pacífico. En dicho puerto observa entristecido el incendio de la nave pilotada por su buen amigo y paisano Hernando Lamero, aunque Juan Fernández consigue escapar hacia el norte y dar aviso a los diferentes puertos de la presencia de piratas británicos en los mares del Sur.

Pero no se limitaron sus misiones a la función de piloto y navegante. Un año más tarde, coincide en Valdivia nuevamente con Lamero. Se reciben noticias del alzamiento de los caciques indios Osorno y Villarina, que habían dado muerte al capitán Gaspar de Viera. Juan Fernández y Hernando Lamero fueron los designados para llevar a cabo la expedición de castigo contra los insurrectos. Llegados al escenario, los indígenas les presentan batalla en el valle de Cuchi, siendo derrotados por los españoles, que rescatan a las tropas prisioneras. Unidos a las fuerzas de Hernando Ortiz, mantienen un segundo encuentro, en este caso muy reñido y sangriento, el 28 de febrero de 1580, vencidos nuevamente y dándose los indios a la fuga tras abandonar muchos muertos en el campo de batalla, *que no era norma dejar heridos para respirar*. En un tercer encuentro rescatan el fuerte de la Vega, donde se habían hecho fuertes, y se corren a la isla de Nieto de Gaete, en el río Bueno, donde se producía nuevo levantamiento indígena.

Tras la agotadora expedición, que consiguió reducir los ariscos y valientes indígenas araucanos que durante tantos años se negaron a aceptar el orden español, los dos pilotos embarcan para dirigirse a Lima y dar cuenta al Virrey de la jornada, así como de la expedición llevada a cabo por Lamero previamente al estrecho de Magallanes. En la navegación hacia el norte sufren un duro temporal a la altura de Quidico, en la costa de Arauco, donde

encuentran indios rebeldes que les presentan batalla. Por fin, tras penoso viaje, llegan a la capital peruana.

Juan Fernández continúa con sus expediciones a bordo de diferentes unidades en aquellos años, normalmente en misiones oficiales encomendadas por el Virrey o Gobernador, varias de ellas a bordo del navío *Santa Clara*. Adquiere también ganada fama en su faceta de pacificador de rebeldes, como lo conforma la provisión despachada a su favor por el Gobernador Sebastián Oñez y Loyola, quien menciona elogiosamente los servicios prestados por Juan Fernández al Rey en el reino de Chile. Sus méritos son especialmente reconocidos en 1789, al serle concedida la Real Patente como *Piloto Mayor desta mar del Sur*.

Nuestro hombre contaba con cincuenta y cinco años cuando fija su residencia en Santiago, ya casado con doña Francisca de Soria, de quien tiene un único descendiente llamado Diego. Pero sigue navegando de forma intermitente, las más de las veces para dirigir misiones *con las que aplacar partidas de indios rebeldes y ariscados*, a la vez que intenta enderezar su economía porque, fiel a su norma y escasa fortuna comercial, se encuentra en la ruina casi absoluta. Tanto es así que, por fin, maltrecho de heridas y navegaciones, se decide a cuidar la hacienda que le cediera en 1582 su buen amigo Diego de Castro y Sánchez Araya, compadecido de su mala suerte. La propiedad de la hacienda, en las tierras llamadas de Rautén, a orillas del río Quillota, es confirmada a su nombre por el gobernador Oñez de Loyola en auto de 19 de diciembre de 1592. En dicho auto podemos leer:

Atento a los servicios que a Su Majestad ha hecho en este reino, por tierra y por mar, y en particular en el descubrimiento que hizo de la nueva navegación del Perú a este dicho reino, engolfado navegando en treinta días lo que en más de un año no se hacía, y en otras cosas que se habían ofrecido tocantes al servicio Real, como bueno y leal vasallo, y que es casado, en este reino, y para sustento tiene necesidad de las demasías de las dichas tierras, por no tener ninguna otras para su labranza y crianza, ni edad en achaques para conservar su mando en las navegaciones...

Retirado de la vida marinera y guerrera en su hacienda, dedicado a la ganadería, cumple sus últimas singladuras Juan Fernández. Sin embargo, es de agradecer que ocupara algunos meses en redactar un tratado de navegación, en el que explica los vientos dominantes en el mar del Sur, del que se conoce una versión en portugués, posiblemente perdida la española, de la que dan noticia Barbosa y Fernández Navarrete.

Juan Fernández, el descubridor cartagenero falleció en 1599, en su hacienda de Quillota, a los sesenta y nueve años de edad.

Por desgracia, el archipiélago de Juan Fernández, esas tres islas que se encuentran a unos 700 kilómetros a poniente de Valparaíso, fueron abandonadas por los españoles durante dos siglos, salvo el intento de colonización del gobernador Alonso de Sotomayor en 1591, acuciado por el uso que de ellas hacían piratas y corsarios, otorgando tierras a los capitanes Sebastián García y el murciano Nicolás Serra, amigo personal de Juan Fernández, que las ocuparon durante unos pocos años. En 1615 fondearon en ellas, siendo recorridas sin llevar a cabo levantamientos, las fuerzas al mando de Shoten, en 1624 por Jacques L'Hermitte, en 1680 por el pirata Sharp y en 1686 por el pirata Davis.

Mención especial merece la recalcada llevada a cabo en las islas, por la castigada expedición corsaria de lord George Anson en 1741. De los ocho buques que componían su expedición al abandonar aguas británicas, cuatro no consiguieron doblar el cabo de Hornos o naufragaron en los inhóspitos mares australes de Chile, mientras los cuatro restantes, con vías importantes de agua y su dotación esquilma por el escorbuto y el hambre, arribaban a la bahía de San Juan Bautista, al nordeste de la isla de Más Atierra, que denominaron de Cumberland y que, por desgracia, así aparece en las cartas actuales. Allí, en el valle que se abre hacia el interior, instaló Anson un hospital de emergencia para curar a sus dotaciones con el mejor tratamiento posible, las excelentes frutas de sus árboles, la abundante carne de sus cabras y el agua de sus arroyos.

Fue precisamente la noticia de la presencia de Anson en aquellas aguas, la razón que hizo acudir a los

jóvenes tenientes de navío Jorge Juan y Antonio Ulloa, en misión científica de medición del arco del meridiano en el Ecuador, a las islas de Juan Fernández, en busca de los corsarios. Gracias a esta empresa, disponemos de noticia detallada por los dos científicos y excelentes marinos, que levantaron la cartografía, observaron su flora, fauna y accidentes topográficos, llevando a cabo las mediciones astronómicas para situarlas correctamente. La de Más Atierra fue establecida en 33° 38' y 78° 49', a una distancia de Valparaíso de 670 kilómetros.

Por fin y con posterioridad, ante el peligro de que el archipiélago siguiera siendo utilizado como base para ataques de corsarios enemigos, las autoridades españolas se decidieron a construir el fuerte de Santa Bárbara, con dieciocho bocas de fuego. Pero como no siempre la constancia fue una cualidad en nuestro haber nacional, las islas de Juan Fernández continuaron siendo utilizadas por piratas y corsarios en gran cantidad de ocasiones. En ellas era sencillo posibilitar el descanso de las dotaciones, hacer leña y aguada, así como proveerse de las carnes de las cabras, que existían en gran número, razón por la que se enviaron desde Chile perros mastines para que las exterminasen. Por desgracia, los perros proliferaron en tal cantidad que formaron bandadas harto peligrosas y con la particularidad tan extraordinaria, según se comenta en diversos escritos de la época, de haber dejado de ladrar. El número de estos animales llegó a ser tan importante en la isla de Más Afuera, que también comenzó a ser llamada por los marinos como isla de los Perros.

Durante la guerra de la Independencia Chilena, un grupo de rebeldes insurrectos fueron enviados a las islas de Juan Fernández como permanente destierro en 1816, tras la batalla de Rancagua. Por esa causa son visitadas hoy en día como atracción turística las denominadas como *Cuevas de los patriotas*. En 1822, una vez Chile nació independiente, su gobierno hizo presente a través de un manifiesto sus títulos sobre las islas, incluyéndolas como parte del territorio nacional. Administrativamente se ubican en la pro-



Mapa actual de las islas de Juan Fernández

vincia de Valparaíso, formando la Comuna de Juan Fernández.

En el año 1877 arribó a las islas el barón Alfredo Von Rodt, de origen suizo, quien estableció el poblado de San Juan Bautista, primero en permanencia hasta el día de hoy, siendo autorizado por el gobierno la explotación de sus recursos naturales.

Más adelante, en 1915, el archipiélago de Juan Fernández fue testigo de un combate naval en toda regla. El crucero alemán *Dresden*, único superviviente de la famosa escuadra alemana del almirante Von Spee, tras la batalla naval sufrida en las islas Malvinas, intentó escapar en dirección al océano Pacífico, llegando a la isla de Más Atierra, donde fondeó a cuatrocientos metros de la playa con sus carboneras vacías. Localizado por los cruceros británicos *Kent*, *Glasgow* y *Orama*, el buque germano aceptó el combate artillero, en clara desventaja. Una vez alcanzado de forma repetida y sin posibilidad alguna, el comandante, capitán de navío Lüdecker, ordenó su voladura hasta producir el hundimiento. El crucero acabó por posarse en el fondo, recostado sobre babor a una profundidad de 65 metros. Hoy en día es visible el

pecio desde el aire, mostrando la silueta, según algunos autores, como la sombra de un enorme cetáceo.

Pero he dejado para el final una especial visita llevada a cabo a las islas de Juan Fernández, que consiguió hacerlas famosas en todo el mundo. En 1705, un escocés llamado Alexander Selkirk, marinero a bordo del buque inglés *Cinco Puertos*, mantuvo una nueva y acalorada disputa con su capitán, *master* Stradling. En previsión de mayores calamidades para su persona y hallándose en aquellos momentos a la vista de la isla de Más Afuera, pidió ser conducido hasta ella, prefiriendo la soledad a continuar soportando la brutalidad de su capitán. Stradling, gustoso de perder de vista al irritable escocés, accedió a sus deseos, echando la lancha al agua, donde tuvo la generosidad de embarcarle su ropa, un cuchillo, un mosquete, una libra de pólvora, sesenta balas, una caja de tabaco, un hacha y una Biblia. Conducido hasta la isla,

cuando Selkirk se vio sobre la playa en absoluta soledad, pidió perdón al capitán, rogando ser devuelto al buque. Sin embargo, el temido Stradling se negó a escucharle. Hemos de reconocer que tuvo suerte el escocés, ya que el buque *Cinco Puertos* naufragó a los pocos días tras sufrir un duro temporal, perdiendo la vida la mayor parte de su dotación, capitán incluido.

Aunque la Literatura haya rodeado de extraordinaria heroicidad la vida dura y penosa que debió llevar a cabo el marinero escocés, lo cierto es que aquella isla le proporcionaba todo lo necesario: agua, pesca, abundante carne y sabrosas frutas. Bien es cierto que la necesidad obliga a adquirir ciertas experiencias y acabó por ser un consumado cazador con armas fabricadas por él mismo, cuando dio término a su cargo de pólvora.

Transcurría el tiempo y Alexander confiaba en que algún día se aproximara un navío que pudiera recogerlo. Fueron varios los buques que pasaron a la vista, aunque no llegaron a observar el fuego encendido en la orilla. Sin embargo, cierto día fondearon en la bahía dos buques para llevar a cabo la necesaria aguada. Selkirk se acercó a ellos

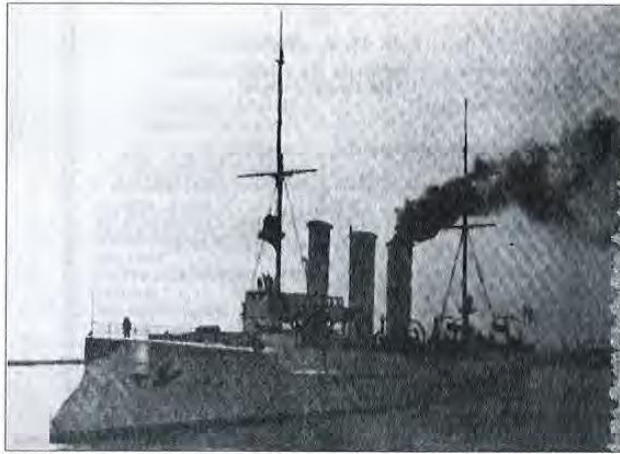
con desconfianza, desconociendo su nacionalidad. Cuando comprobó que se trataba de marinos españoles, había sido avistado. Fue perseguido hasta el interior por un pelotón, pero el marinero conocía el terreno como nadie y acabó por trepar a un árbol, donde permaneció escondido hasta que los españoles abandonaron la isla.

Por fin, en 1709, cuando el solitario personaje se mantenía en la isla en completa soledad por un espacio de cuatro años y cuatro meses, dos navíos advirtieron el fuego avisado en la playa y se acercaron. Por suerte se trataba de dos buques británicos, destinados al corso en el mar del Sur, mandados por Woodes Rogers, llevando como primer piloto al famoso viajero Guillaume Dampier. Llegados a tierra, Selkirk corrió a su encuentro y tuvo el placer de hablar con dos hombres después de tanto tiempo. Rogers lo acogió con gran humanidad y por recomendación de Dampier, que le había conocido años antes, le concedió el empleo de contramaestre a bordo.

La relación de aquella aventura, llevada a cabo por Dampier en Londres, proporcionó la idea al político y literato inglés Daniel Defoe para escribir la obra que le dio un nombre inmortal: *The Life and strange surprising adventures of Robinson Crusoe of York*, aparecida en 1719 y que le brindó reconocimiento universal, al ser traducida a todos los idiomas del mundo. Una segunda parte, aparecida al año siguiente, se consideró por la crítica como muy inferior a la primera, pues el interés épico que despertaba el héroe solitario de Robinson Crusoe, disminuyó de forma notable al concederle la compañía de otro personaje.

De esta forma y gracias a la literatura se dieron a conocer al mundo las islas de Juan Fernández. Con tal nombre se siguen denominando en su conjunto, aunque el calificativo particular de cada una de ellas cambiara para desgracia de quien así las nombró. De esta forma y a partir de 1966, la isla de Más Atierra pasó a denominarse como de Robinson Crusoe, la de Más Afuera como isla Alejandro Selkirk, permaneciendo Santa Clara con el título original. Para honra del descubridor, muchos chilenos y la mayor parte de cartas marinas y atlas mantienen sus nombres originales.

En la actualidad tan sólo se



Crucero alemán Dresden hundido en las islas de Juan Fernández por la armada británica

encuentra habitada de forma permanente la isla de Más Atierra. En la bahía Cumberland se encuentra el poblado de San Juan Bautista con unos 600 habitantes, cuya actividad principal se relaciona con la pesca, especialmente la langosta, su mayor riqueza. Todo el archipiélago está declarado Reserva de la Biosfera y conforma el Parque Nacional Archipiélago Juan Fernández, creado en 1935. Sus principales atractivos son su flora y fauna, de interés mundial, donde destaca el lobo de dos pelos (lobo marino) de Juan Fernández, el cernícalo y el picaflor de Juan Fernández, la orquídea, la palmera, el manzano y la col de Juan Fernández, la cabra de Juan Fernández y muchas especies más de flora endémica con apelativo dedicado a nuestro descubridor. Pero en los últimos años ha proliferado el turismo, aunque en escasa cantidad. Aparte la vía marítima que no mantiene trayecto regular, la forma de llegar a ellas es en avión desde Santiago, en pequeñas avionetas con capacidad para cinco pasajeros, con salidas semanales dependientes del número de turistas.

Debemos recordar lo que significó nuestro extraordinario despliegue descubridor a lo largo y ancho de los cinco continentes, aunque tanto nuestra decadencia posterior como la prepotencia de otras naciones, hayan intentado restar el merecido mérito sin conseguirlo. Sembramos los accidentes geográficos de medio mundo con palabras de nuestro rico idioma, aunque algunas fueran retomadas y cambiadas por potencias que tan sólo se dirigieron donde ya habían pisado tie-

rra nuestros navegantes. Un caso típico es el de nuestro personaje, un intrépido navegante cartagenero que descubrió el sistema para navegar por el mar del Sur, posiblemente el continente austral y las islas que llevan su nombre. Por suerte, el pueblo chileno es de los que asume como propia nuestra Historia común, y de esa forma Juan Fernández es elogiado como se merece en aquellas tierras, a tantas leguas de su Cartagena natal, donde encontró una nueva vida.

Juan Fernández es uno más de los grandes hombres españoles olvidados, que bautizaron con nombres hispanos todo tipo de accidentes geográficos por los cinco continentes y que murieron tan lejos de su patria. En Cartagena se sabe de su existencia porque una calle lleva su nombre... y poco más. Ni un mínimo recuerdo o un triste centenario, cuando se celebran tantos otros de personajillos mediocres y sin mayor importancia. Algún día deberíamos homenajear a todos esos cartageneros que llevaron nuestra cultura y el nombre de su tierra a tanta distancia y que se merecen, al menos, el homenaje de nuestra memoria.

¹ Además de la clásica acepción de la palabra *marea*, movimiento periódico de ascenso y descenso en las aguas, se denominaba de esta forma en los siglos XVI al XIX a la que hoy en día catalogamos como *mar de fondo*, agitación de las aguas en alta mar, que en forma atenuada alcanza la costa.