

Hasta el fin del mundo. El descubrimiento del Mar de Hoces

Por *Ignacio de Hoces Íñiguez*¹

Introducción

En numerosas ocasiones los investigadores conferimos mayor importancia a los temas que estudiamos que a los que les otorga el público general. Esto sucede inconcebiblemente, por ejemplo, con las hazañas que los españoles protagonizamos entre 1492 y 1560, con los descubrimientos y exploraciones, con la conquista y civilización de América.

En casi setenta años, España exploró, conquistó y pobló, esto es, fundó nuevas Españas, en unas circunstancias absolutamente heroicas, en una superficie mucho más amplia que el territorio que ocupa la Península Ibérica y, junto a ello, dotó de un sistema jurídico-político a todo aquel territorio que paulatinamente se fue incorporando a la civilización occidental.

Entre esos descubrimientos y exploraciones se encuentra el que llevó a cabo Francisco de Hoces, personaje posiblemente natural de Córdoba², quien, en una expedición promocionada en 1525 por el Rey Carlos I de España, descubrió de forma inesperada y fortuita en febrero de 1526 el cabo de Hornos o, al menos sus proximidades (Landín 19). Fue, obviamente sin desearlo, el primer europeo en navegar por las aguas del

¹ Doctor en Derecho de la U. Católica de Murcia, España; Licenciado en Derecho de la U. Complutense de Madrid, España; Licenciado en Historia de la U. Complutense de Madrid, España; Académico Correspondiente de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de España. Ha sido galardonado con el XVII Premio Internacional de Historia del Carlismo «Luis Hernando de Larramendi». Actualmente es doctorando en Ciencias Políticas y de la Administración y de las Relaciones Internacionales por la U. Complutense de Madrid, España.

² Para Herrera y Tordesillas, Hoces era natural de Córdoba. Herrera y Tordesillas. A esa localidad también le entroncó el eclesiástico e historiador español Francisco López de Gómar, si bien algunas fuentes indican que Francisco de Hoces era de origen burgalés.

extremo meridional de América, con una antelación no menor a cincuenta años en comparación con el advenedizo inglés Francis Drake. Pero aun siendo así la historia, por razón de la apatía de las instituciones españolas y del esmero y protagonismo anglosajón, hoy, improcedentemente, se conoce tales aguas mayormente con el apellido del corsario británico.

Motivos de la expedición

La llegada a América de Cristóbal Colón aumentó³ la disputa entre Portugal y España por establecer sus respectivas áreas geográficas de influencia, situación que de forma aparente fue resuelta, primero, por las bulas del papa Alejandro VI⁴ y, después, por el Tratado de Tordesillas firmado el 7 de junio de 1494⁵.

Dicho tratado marcó el escenario geopolítico en la carrera imperial, pero su falta de claridad y la imprecisión por aquel entonces de los aparatos de medición, suscitaron una serie de conflictos diplomáticos y de problemas jurídicos por los territorios en los que chocaban los intereses de los reinos de España y Portugal. De hecho, el más distinguido geógrafo en esos tiempos de la corte castellana, Jaime Ferrer, creyó inexactamente que la demarcación española ocupaba la totalidad del océano Atlántico hasta el golfo de Arabia, lo

³ Las disputas entre Portugal y Castilla por territorios del Atlántico comenzaron a principios del siglo XV. Un buen ejemplo de solución de los conflictos marítimos fue el Tratado de Alcázovas-Toledo firmado el 4 de septiembre de 1479.

⁴ Las llamadas bulas alejandrinas es el título con el que se conoce al conjunto de documentos pontificios, que emitió el Papa Alejandro VI en 1493 a solicitud de Isabel I de Castilla, que otorgaron a la Corona de Castilla el derecho a conquistar América y la obligación de evangelizarla. Son dos *Inter Caetera*, la bula *Eximiae devotionis* y la bula *Dudum siquidem*.

⁵ Por medio del Tratado de Tordesillas, los representantes de Castilla y Portugal, Isabel y Juan respectivamente, firmaron el 7 de junio de 1494 un reparto de las zonas de navegación y conquista del océano Atlántico y del mundo por descubrir consistente en una línea de demarcación a 370 leguas al Oeste de las Islas de Cabo Verde, de manera que todos los territorios al oeste de la misma pertenecerían a la Corona de Castilla, mientras que, por el contrario, los situados al Este serían de Portugal. Realmente fue un reparto del mundo todavía ignorado.

que limitaba el área portuguesa exclusivamente a África (Fernández-Armesto 287).

Como acertadamente recogió Mariño, los objetivos de cada uno estaban claramente definidos: por un lado Carlos I quería el comercio de las Indias Orientales y presionar al turco por Oriente⁶ (LV) y por el otro los reyes de Portugal anhelaban conservar el monopolio de las especias, que obviamente se estaba viendo amenazado con las incursiones castellanas por el Oeste. En este contexto de tensiones entre pueblos vecinos, ocuparon un capítulo destacado en la diplomacia las discusiones sobre si las islas de las Molucas, también conocidas bajo el nombre de las Especias, por ser un archipiélago que aportaba a Europa gran cantidad de ansiados condimentos, como el clavo, el jengibre, la pimienta y la nuez moscada, caían en una u otra zona de la demarcación.

Las Islas de Las Molucas

Las Islas de las Molucas, situadas en la actual Indonesia, habían sido descubiertas en 1511 por el célebre militar y conquistador portugués Alfonso de Albuquerque, pero los españoles, convencidos de sus derechos, organizaron una serie de expediciones con la misión definida de explorar y asentar sus dominios sobre todas ellas. Desde la corte española se mantuvo la esperanza de hallar un paso por el Atlántico, para lo cual se comisionaron varias expediciones. Entre ellas destacan la ordenada por Fernando el Católico en 1515, que capitaneó Juan Díaz de Solís, y que, aunque fue el primer europeo en llegar al Río de la Plata (febrero de 1516), no alcanzó su propósito final; también la expedición del portugués Fernando de Magallanes propuesta al Rey Carlos I en 1518 para la organización de una armada hacia la tierra de la especiería, que además de finalmente alcanzar los islotes, descubrió, junto con Juan Sebastián Elcano el paso a Oriente, quien fue el primero en circunnavegar el mundo (Comellas).

⁶ Desde la culminación del segundo viaje de Colón se buscó un paso occidental para llegar a Oriente.

Concluido el viaje de Magallanes y de Elcano en septiembre de 1522, y una vez demostrada la posibilidad de una ruta occidental hacia las Molucas, el Rey Carlos de España comenzó los preparativos para establecer un verdadero intercambio comercial con las islas, lo que necesariamente requería del envío de una nueva expedición que asentara sus derechos, pero previamente las ansias del emperador Carlos I hicieron que prácticamente un año antes, aún sin noticias de la flota, ordenase a Andrés Niño, piloto más que experimentado, que partiese desde Sevilla, pasando por Panamá, con tres galeones y un bergantín en dirección a las Islas, si bien, como sucedió en otras ocasiones, no se tiene conocimiento de su vuelta a España (Prieto 1984).

Una vez llegó Elcano a Sanlúcar con la nao *Victoria*, el emperador intentó una solución diplomática por ser su deseo el mantener con el rey de Portugal una buena amistad sobre la controversia de las Molucas. Con ese interés se propuso y acordó en la ciudad de Vitoria en febrero de 1524 la constitución de varias comisiones formadas por expertos (cosmógrafos, astrónomos, marineros y juristas) de las dos delegaciones. La representación portuguesa se asentó en Elvas mientras que los españoles pernoctaban en Badajoz, si bien se reunían alternativamente en uno de estos dos lugares y en las riberas del río Caya, frontera natural entre España y Portugal.

Las reuniones se fueron prolongando innecesariamente por distintas causas, como recusaciones de los representantes, solicitudes de aplazamientos por enfermedad, lo que supuso que finalmente no se entrara en el fondo del asunto, sino que se redujeran a simples razonamientos nimios. Así las cosas, el 31 de mayo de 1524 se dieron por concluidas las conversaciones.

Esta falta de acuerdo hizo que Carlos I retomase inmediatamente la idea de establecer una flota que viajara a las Islas para tomarlas en su nombre, lo que comenzó a ejecutarse en noviembre de 1522.

La expedición. El mando de García Jofre de Loaysa

La intención de disminuir el volumen de trabajo de la Casa de Contratación sevillana (Szászdi 905-914; Cuesta 59-88), junto con el establecimiento de un centro de operaciones más competitivo que el portugués y cercano a Centroeuropa (Chaunu 1959) que el andaluz, más la facilidad para las labores técnico-marítimas (Lucena 1991) que la ciudad de La Coruña procuraba, fueron los principales argumentos para que desde 1522 se creara en esta ciudad la *Casa de la Contratación de la Especiería* y la programación de las flotas que partiesen con destino a las pretendidas Islas.

El Emperador Carlos I decidió, ante la política portuguesa de continuar en los territorios insulares, armar definitivamente una expedición que, financiada por inversores vinculados con el mercado de las especias, como los Fúcar y los Haro, saldría desde aquella ciudad gallega hacia las Molucas, al mando de Fray García Jofre de Loaysa, natural de Ciudad Real y comendador de la Orden de San Juan, que pronto sería nombrado «*Capitán General de la dicha armada*» y «*Gobernador y Capitán General de las dichas islas del Maluco*»⁷. Esta Real Provisión le otorgó, como era habitual, una serie de facultades como la justicia civil y criminal tanto de la armada como de las Islas y asimismo un salario desde la salida de la expedición hasta su llegada (Ortuño 217-237).

Finalmente la armada zarpó del puerto de La Coruña el 24 de julio de 1525 con una tripulación de cuatrocientos cincuenta hombres en siete buques; de ellos cuatro eran naos, la *Santa María de la Victoria*, capitana de la expedición y al mando de Loaysa; la *Sancti Spiritus*, dirigida por el piloto mayor de la expedición Juan Sebastián Elcano; la *Anunciada*, al mando de Pedro de Vera, y la *San Gabriel*, encabezada por Rodrigo de Acuña. Unidas a ellas, formaron parte de la expedición dos carabelas: la *Santa María del Parral*, a cargo de Jorge Manrique

⁷ Real Provisión de 5 de abril de 1525.

de Nájera, y la *San Lesmes*, con un peso de noventa y seis toneladas y al mando de Francisco de Hoces. Las acompañaba un patache, el *Santiago*, que fue dirigido por Santiago de Guevara. Dentro de la distinguida tripulación de la expedición, en su mayoría procedente del norte de España (Rodríguez 107-128), viajó el cosmógrafo Andrés de Urdaneta, quien en 1565 logró documentar la ruta a través del océano Pacífico desde Manila hasta Acapulco y Juan Rodríguez de Bermejo, más conocido como Rodrigo de Triana, marinero que desde *La Pinta* vislumbró por vez primera el continente americano.

Se puede juzgar que el titular del *San Lesmes*, Francisco de Hoces, fue uno de los más considerados por la Corona en dicha expedición, como nos enseña la Real Orden sobre la sucesión en la Gobernación de las Islas Molucas o sobre el cargo de Capitán General de la Armada en el supuesto de que Loaysa pereciera. Del puesto de la Gobernación de las Islas en el caso de muerte de Jofré de Loaysa, Hoces iba el cuarto en la sucesión, mientras que para el cargo de Capitán General era el cuarto en el orden de prelación⁸.

Tras la salida, la expedición no tuvo grandes incidentes dignos de reseñarse hasta llegar a las Islas Canarias el 1 de agosto. En la Gomera, se decidió la provisión de alimentos y otros suministros, además de, a demanda de Elcano, trazar un plan para el evento de que algún buque se separase de la flota. A partir de ese momento, el viaje comenzó a sufrir inconvenientes, que fueron desde la rotura del palo mayor de la *Victoria*, pasando por el abordaje, fortuito, de esta nao a la carabela *Santa María del Parral*, sucesos estos que acaecieron a finales de agosto.

Solucionado el inconveniente, la expedición continuó hacia el sur, el 15 de octubre llegaron a la isla por entonces conocida como San Mateo, hoy Annobón, en donde aprovecharon para saciar el apetito y, después, tras algún pequeño

⁸ Real Orden de 13 de mayo de 1525.

incidente menor, por fin, el 19 de diciembre, se apreció tierra americana (Cabo Frío de Brasil), por lo que se dirigieron hacia al sur, para, como estaba previsto, verse en el Estrecho de Magallanes. Pero el día 28 de diciembre arreció un temporal que disgregó a la capitana *Victoria* y la *San Gabriel*. Ante esta situación, Elcano quiso esperar a las naves, pero tras un diálogo de los capitanes, en el que se encontraba Hoces, se decidió navegar hasta la embocadura del Estrecho, y dejaron una carta debajo de una cruz, en la que se informaba acerca del camino de la flota.

El 14 de enero, a pesar de que Elcano había estado en 1520 en la embocadura del Magallanes, entraron por confusión en el actual río Gallegos, pero se produjo una nueva incidencia: encalló el buque de Elcano y posteriormente todos, menos el patache *Santiago*. La situación era catastrófica, pero a pesar de todo decidieron introducirse definitivamente en el Estrecho. La bienvenida al paraje poco agradable, pues se levantó un temporal procedente del suroeste, que hizo que la capitana, la *Santa María de la Victoria*, se anclara y sufriera cuantiosos golpes en la popa, ante lo cual Loaysa ordenó a Elcano que las carabelas se acercaran a tierra para recoger todo lo que de su buque pudiera salvarse. Realizada la operación, la carabela *Santa María del Parral*, de Jorge Manrique, entró plenamente en el Estrecho, y Francisco de Hoces con la *San Lesmes*, salió al Atlántico. Esto sucedió probablemente el 8 de febrero de 1526. Desde esa fecha hasta el 14, día en que posiblemente reapareció, nada sabemos. Andrés de Urdaneta escribió en 1537: «*corrió fuera del Estrecho la costa hacia el sur hasta cincuenta y cinco grados, e dijeron después cuando tornaron que les parecía que era allí el acabamiento de la tierra*» (Fernández de Navarrete 1837).

Navegaron, por consiguiente, tan al sur que llegaron a avistar el cabo de Hornos, sin saberlo, por supuesto, y alcanzaron los 55 grados de latitud sur, eso sí comprobable con los instrumentos de la época pero, a su pesar, los cartógrafos españoles no creyeron que la Tierra pudiera terminar como hoy

la conocemos y fue por esta razón por la que los mapas continuaron exhibiendo tierras grandes al sur del estrecho (López 10). Que en 1537, fecha en que Urdaneta entregó al rey Felipe II los hechos del viaje de Loaysa, se supiera que el acabamiento de la tierra de América se situaba en la citada latitud sur, solo cabe por una razón: la veracidad de que el capitán Francisco de Hoces y su carabela *San Lesmes* estuvieron allí o, al menos, en el hoy conocido Estrecho de Le Maire y la Isla de los Estados, hecho más que suficiente para que a esa zona se la conozca con el nombre del explorador español.

Una vez regresó la carabela, el viaje continuó, y de nuevo congregadas las naves en la boca del Estrecho de Magallanes, parece ser que el Capitán General Loaysa creyó que, dentro de la carabela que capitaneaba Hoces, se estaba forjando un motín, cambió al contador y designó capitán a Diego Alonso de Solís, tesorero general, para que ejerciera las funciones de Francisco de Hoces, en esos momentos muy enfermo.

Finalmente la *San Lesmes* entró el 26 de mayo en el océano Pacífico, junto con la *Santa María de la Victoria*, la *Santa María del Parral* y el patache *Santiago*. Se dirigieron al noroeste, pero el 1 de junio de 1526, una fuerte tormenta hizo que solo el patache, cuando finalizó la potente borrasca, la viese por última vez. Esta fue, como decimos, la última noticia oficial de que se dispone acerca de la expedición de Loaysa sobre el buque de Francisco de Hoces.

El resto de la expedición no forma parte de nuestro estudio. Basta decir, por la importancia histórica que tiene, que únicamente un buque, la nao *Santa María de la Victoria*, ejecutará la misión de llegar a las Molucas, pero sin Loaysa, quien falleció a finales de julio de 1526, ni con Elcano, quien murió solo cinco días más tarde que aquél.

Se ha examinado, por consiguiente, la razón histórica por la que en algunas naciones, especialmente hispanoamericanas

(Paz 121), se conoce al mar por el que accidentalmente transcurrió la carabela *San Lesmes*, como mar de Hocés, y no como pasaje Drake, apellido del corsario inglés que, cincuenta años después, en septiembre de 1578, navegó por estos mares. Para entender el interés del mundo anglosajón por imponer esta última versión de la historia, baste citar las elocuentes palabras con que un diputado argentino en junio de 1987 lo narró:

La cartografía inglesa impuso en forma súbita esta denominación (se refiere a Drake), acreditando el descubrimiento al navegante Francis Drake, quien nunca se acercó a más de 200 millas del cabo de Hornos y menos llegó al sur del mismo. En rigor de verdad, fue el capitán don Francisco de Hocés, al mando del «San Lesmes», de la expedición de García Jofré de Loaysa, quien en 1526 descubrió el pasaje que separa el archipiélago fueguino de las islas Shetland del Sur con un ancho aproximado de 430 millas. Hasta el año 1845 ni los geógrafos ni los naturalistas ingleses como Wild, Fitz Roy y Darwin lo mencionaron en sus cartas, tal la inexactitud del dato. A partir de este año el imperialismo inglés, en su interés por las Malvinas y nuestros archipiélagos australes, ve de buen grado otorgar la prioridad del descubrimiento a Drake y no reconocer que Hocés llegó al área en 1526, los ingleses recién en 1578 y los holandeses en 1616 (Douglas 1975).

El enigma del destino de la San Lesmes

Pero los destinos de la carabela *San Lesmes* no han dejado de investigarse o, al menos, han sido objeto de varias teorías. El historiador y marino Martín Fernández de Navarrete escribió que, como consecuencia del viaje que en 1772 la fragata *Santa María Magdalena*, conocida como el Águila, y dirigida por Domingo de Boenechea, había emprendido hacia Tahití, se había visto una cruz en la isla de Tepujoé (hoy Anaa en la Polinesia francesa), colocada, según él, posiblemente, por los supervivientes del buque de Hocés. Sin embargo, esta hipótesis es débil y no es la más aceptada.

Posiblemente los estudios más rigurosos provienen del periodista australiano Robert Adrian Langdon, quien en sus obras *The lost caravel* y *The lost caravel re-explored*, dedicó una importante parte de su vida a estudiar los rastros de la carabela. Para ello revisó en fuentes históricas todos los navíos que habían desaparecido en el Pacífico en el siglo XVI y concluyó que los cañones aparecidos en la isla de Amanu en 1929, atolón al este de Tahití, son los de la carabela *San Lesmes*, porque ningún europeo hasta 1606 con Pedro Fernández de Quirós, pasó por esa zona. Según su criterio, posiblemente el barco encalló en la Isla y para liberar peso, allí fueron descargados. Refflotada la embarcación, se dirigieron a la isla de Anaa, lugar en donde se bajó parte de la tripulación, mientras el resto continuó hasta Raiatea. Para Langdon hay muchas pruebas que confirman que fueron los tripulantes de la carabela *San Lesmes*, posiblemente con Hoces ya muerto, los que allá se situaron: en primer lugar, una tradición del atolón afirma que los oriundos son descendientes de unos náufragos; también, las evidencias genéticas con indígenas con piel y ojos claros y pelirrojos y rubios con que se encontró Quirós, además de una evidente herencia espiritual, con el culto a un único Dios y un relato muy semejante al de la Santísima Trinidad y, por último, algunas anécdotas que el capitán James Cook narró a su llegada a las costas de Tahití (De Carlos Izquierdo 691-696). Por otro lado, Roger Hervé, conservador en la Biblioteca Nacional de París, consideró que la carabela navegó hasta Nueva Zelanda y que de allí transitó a las costas del sur de Australia. Esta teoría se sustenta en los topónimos que en castellano existen en mapas antiguos de Australia y, en las evidencias materiales encontradas.

Por último, baste indicar que por prodigiosos que parecen los hechos, y no por el apellido del autor de este breve ensayo, existen argumentos para aseverar que este pequeño buque, que surcó medio mundo a principios del siglo XVI, fue el primero en navegar no solo por las aguas del sur del Estrecho de Magallanes y posiblemente hasta avistar el cabo de Hornos,

sino también lo hizo por las aguas que ochenta años después visitó el portugués Pedro Fernández de Quirós. El capitán inglés James Cook, creyó haber descubierto dichos territorios, pero lo cierto es que lo hizo doscientos cuarenta y tres años más tarde.

Bibliografía

- Bula *Dudum siquidem*.
- Bula *Eximiae devotionis*
- Chaunu, Pierre. *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*. París: S.E.V.P.E.N, 1959. Impreso.
- Comellas, José Luis. *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Rialp, 2012. Impreso.
- Cuesta Domingo, Mariano. “La Casa de la Contratación de La Coruña”. *Mar oceana: Revista del humanismo español e iberoamericano*. 2004: 59-88. Impreso.
- De Carlos Izquierdo, Javier. “La carabela perdida, 1526. *Pacífico Oriental*”. *Revista General de la Marina*. 2017:691-696. Impreso.
- De Veida, Enrique. *Historiadores primitivos de Indias*, Tomo I. Madrid: Imprenta de R. Rivadeneyra, 1852. Impreso.
- Douglas Rincón, Guillermo F. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, sesión de 18-19 de junio de 1987.
- Fernández-Armesto, Felipe. *Los Conquistadores del horizonte. Una historia mundial de la exploración*. Barcelona: Ediciones Destino, 2006. Impreso.
- Fernández de Navarrete, Martín. *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837. Impreso.
- Herrera y Tordesillas, Antonio M. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar Océano*, Vol. II, Década III, Libro VII, Capítulo V. Madrid: en la Imprenta Real de Nicolás Rodríguez Franco, 1726. Impreso.
- Hervé, Roger. *Découverte fortuite de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande par des navigateurs portugais et espagnols entre 1521 et 1528: résultat de la critique*

- des cartes dieppoises et documents apparentés.* Paris :
Bibliothèque nationale, 1982. Impreso.
- Landín Carrasco, Amancio. *Islario español del pacífico. Identificación de los descubrimientos en el Mar del Sur.* Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Ediciones Cultura Hispánica, 1984. Impreso.
- Langdon, Robert. *The lost caravel.* Sydney: Pacific Publications, 1975. Impreso.
- . *The lost caravel re-explored.* Canberra: Bolga Press, 1988. Impreso.
- López de Gómara, Francisco. *Historia General de las Indias.* Barcelona: Linkgua Historia, 2015. Impreso.
- López Urrutia, Carlos. *Breve historia naval de Chile.* Buenos Aires: Francisco de Aguirre, 1976. Impreso.
- Lucena Salmoral, Manuel. *El descubrimiento y la fundación de los reinos ultramarinos hasta fines del siglo XVI.* Madrid: Rialp, 1991. Impreso.
- Mariño, Primitivo. *Tratados Internaciones de España. Carlos V. Vol.I. España-Portugal.* Madrid: CSIC, 1978. Impreso.
- Ortuño Sánchez-Pedreño, José María. “*Estudio histórico-jurídico de la expedición de García Jofre de Loaisa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España*”. *Anales de Derecho.* Universidad de Murcia. 2003. 217-237. Impreso.
- Paz, Fernando. *Antes que nadie. Aventuras insólitas de unos españoles que quisieron ser demasiado.* Madrid: Libroslibres, 2012. Impreso.
- Pereda López, Ángela. *Conquistadores y encomenderos burgaleses en Indias (1492-1600),* Burgos: Universidad de Burgos, 2001. Impreso.

- Prieto, Carlos. *El Océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid: Alianza Editorial, 1984. Impreso.
- Rodríguez González, Agustín Ramón. “*La expedición de Loaysa: una guerra en las antípodas*”. *Instituto de Historia y Cultura Naval*. Enero 2009:107-128. Impreso.
- Szászdi, István. “*La Casa de Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V*”. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*. 2008: 905-914. Impreso.
- Toribio Medina, José. *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile. Desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo (1518-1818)*. Santiago de Chile: Ercilla, 1889. Impreso.