Rosendo Melo, Historia de la Marina del Perú. Texto histórico publicado desde 1907; segunda edición de las partes I y II, Callao, Museo Naval, 1980.

Selección de las páginas 42–43 del PDF de procedencia: Alcazaba y Camargo. Se excluyen la presentación y los textos nuevos de 1980. Se conserva la fecha 1532 del pasaje de Camargo, discrepante de 1539 en otros estudios; no se corrige dentro de la transcripción. El texto local se extrae automáticamente y puede contener errores de OCR; debe contrastarse con el facsímil.

Autoría y edición: Rosendo Melo, Historia de la Marina del Perú. Texto histórico publicado desde 1907; segunda edición de las partes I y II, Callao, Museo Naval, 1980. Digitalización: institución indicada en la procedencia. Selección y portada de consulta: Siglo XVI, 10 de noviembre de 2026. Se conserva íntegra cada página seleccionada.

Procedencia: https://www.archivohistoricodemarina.mil.pe/repo/data/DOCUMENTOS/BIBLIOTECA/LIBROS%20Y%20MISCELANEOS/LIBROS/pdf/Historia%20de%20la%20Marina%20del%20Per%C3%BA%20Tomo%20I.pdf

La portada es una guía editorial del atlas. Las páginas siguientes son reproducciones del ejemplar identificado, en su orden original. El número de página de este PDF de selección no equivale al número impreso ni al del PDF completo.

Además del **Santiago** había alcanzado a entrar en el Pacífico el **Sancti Spiritus,** que se engolfa en ese grande océano, con rumbo a Molucas. En julio murió Loayza, continuando el viaje Delcano, que muere poco después y al cabo regresa este único buque a España en cuadro, como pocos años antes la **Victoria.**

Poco antes que ésta se había aventurado en el Estrecho otra flotilla española compuesta de tres naves: la de Pedro Seijas de Alberna, que iba en demanda de las propias Molucas. Cincuenta años pasaron sin que se supiese palabra de esta expedición, hasta que Cavendish descubrió en una botella, colgada de un árbol, la relación de su dramático desenlace.

Aquella desaparición y el desastre de Loayza causaron honda impresión y resolvieron a Carlos V —al realizarse el doble enlace de él con la hermana del rey de Portugal y de éste con la hermana del emperador—, de transar las diferencias derivadas del cambio de meridiano pactado antes, dando Portugal a España una suma de dinero para sanear su derecho a las Molucas.

En setiembre de 1534 salió, no obstante, otra expedición de Sanlúcar al Sur de América: la de Simón de Alcazaba. Carlos V le había concedido uno de los cuatro distritos en que dividió la costa occidental de Sud América: el comprendido entre Nueva Toledo y el Estrecho. Era Alcazaba un experto marino portugués, con largos años de servicio en España, en mérito de los cuales se le concedía descubrir en dicho distrito. Traía en dos naves 200 hombres y vino directamente al Estrecho, que abocó fácilmente; pero una vez adentro los vientos contrarios fustigaron las naves hasta intimidar a sus tripulantes, que, presas del pánico, rogaron a su jefe volver al Atlántico.

Alcazaba proyectó invernar en menos latitud y al efecto escogió el puerto de Lobos, en la costa oriental de Patagonia. Conociendo que la estadía ahí debía ser larga, quiso aprovechar el tiempo explorando el país por tierra hacia el W., esperando alcanzar las playas del Mar del Sur y territorio de su concesión; pero no resistió el viaje y se volvió a sus naves, encomendando continuarlo al capitán Rodrigo de Isla, uno de sus subordinados. Isla fue hasta la cordillera, que sus hombres se resistieron a cruzar por hallarse cansados y faltos de vituallas, pidiendo regresar a la costa y como Isla y algunos oficiales fieles se negaron, los apresaron, dejándolos atados en medio de la estepa. Volvieron a las naves y asesinaron a Alcazaba, proyectando dedicarse a la piratería; pero cuando hacían sus preparativos en ese sentido los sorprendió Isla con sus compañeros, que habían conseguido desatar sus ligaduras. Los parciales de Isla y las gentes de orden produjeron la reacción y los revoltosos criminales fueron juzgados sumariamente y ejecutados o echados a tierra en esa playa desierta. Los buques prolongaron luego la costa oriental de Sud Amé-

rica hacia el Norte, en demanda de la Española, isla a la cual sólo llegó uno de ellos, el que mandaba el capitán Mori. El mejor de los dos, que montaba Isla, zozobró en el viaje, y no hay constancia de que de ese buque salvara alguien. En él se perdieron hasta los diarios de navegación.

No obstante la resonancia de tamaños desastres, todavía en agosto de 1532 el obispo de Placencia, don Gutiérrez de Vargas, organizó otra expedición, no ya de descubrimiento sino comercial. Estaba compuesta de tres naves, a cargo de Alonso Camargo y destinada al Perú. Sólo una de las tres naves pasa el Estrecho y recala en Chule el **puerto de Arequipa,** en 1540. Fue el primer buque llegado en viaje directo de España al Perú. Este buque importó las primeras ratas. A poco de estar en Chule fue solicitado tanto el buque como su equipaje para ponerse al servicio de Almagro el joven, lo cual parece que sólo se cumplió en cuanto al equipaje, quedando el buque y su carga al cuidado del conquistador Lucas Martínez Vegazo, que desde 1540 disfrutaba una encomienda que le había dado Francisco Pizarro y estaba entre Arica e Ilo. Es sin duda el buque de Camargo el que Martínez tenía en Chule —puerto de Arequipa—, con armas y otros efectos y el cual fue a Chile a avisar a Pedro Valdivia, que su comisionado y teniente, Alonso Monroy, le había enviado otro buque con gente y auxilios, en setiembre de 1543. Este fue el primer buque de travesía que surgió en Valparaíso y uno de los pocos que visitaban el litoral de Arequipa, aunque se había explorado hasta Arica desde 1538.

El buque cuya salida se anunciaba a Valdivia era de los construidos en Centro América y lo mandaba el genovés Juan Bautista Pastene, piloto mayor de la audiencia de Panamá, de donde había venido a Quilca con mercaderías de Juan Calderón de la Barca y en él había enviado Vaca de Castro a Miranda, con una fuerza considerable y pertrechos con los que llegó en setiembre de 1544.

Valdivia utilizó a Pastene en reconocer la costa al Sur de Valparaíso y este marino llegó hasta el grupo de Chiloé, situando diversos lugares notables.

El progreso de la navegación por la costa occidental de Sud América desarrolla más decididamente por el Norte, siendo su verdadero centro Panamá, adonde convergía todo el tráfico comercial, monopolizado por España en el Mar del Norte o de las Antillas y mantenido con relativa independencia en el Pacífico por el interés privado, cuyos derechos tenían por límite la fuerza pública y las ordenanzas, que prescribían la clase y cantidad comerciable de cada producto y los puertos entre los cuales era permitido comerciar.

Con la revolución contra el primer virrey Blasco Núñez Vela se ven en juego más de media docena de naves y luego, alzado