

PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA, GOBERNADOR Y CAPITÁN GENERAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Dr. Enrique TAPIAS HERRERO
Capitán de navío (retirado)
Academia de las Ciencias y las Artes Militares de Madrid
Sevilla, España
Recibido: 14/05/2024 Aceptado: 16/06/2024

Resumen

La entrada en el Mar del Sur del corsario Francis Drake en 1578 supuso un aldabonazo en la corona española, que sabía lo desprotegidas que estaban las costas del virreinato del Perú. La misión encomendada al navegante Sarmiento de Gamboa buscaba la forma de controlar el paso por el estrecho de Magallanes de futuros intrusos que pusieran en peligro los enclaves españoles del citado mar. Pero las duras condiciones climatológicas del estrecho iban a dar al traste con los objetivos de poblamiento y fortificación pretendidos por Felipe II.

Palabras clave: estrecho de Magallanes, Sarmiento de Gamboa, Armada del Estrecho, Francis Drake, virreinato del Perú.

Abstract

The Francis Drake entry in the South Sea after crossing the Magallanes Strait in 1578 caused a deep concern in the Spanish Crown, knowing the unprotected coast of the viceroyalty of Perú. The goal of Sarmiento's mission was to explore the possibility to control the future entry of intruders who threaten the Spanish villages of the mentioned sea. The adverse climatological conditions of the Strait prevented the success of the mission.

Keywords: Magallanes Strait, Sarmiento de Gamboa, The Strait Army, Francis Drake, Viceroyalty of Peru.

Introducción

MEDIO siglo después del descubrimiento del estrecho de Magallanes, la reina inglesa Isabel financió una expedición corsaria bajo el mando de Francis Drake. Debía atravesar el estrecho para saquear las costas americanas del Mar del Sur, que se encontraban muy desprotegidas; de hecho, el corsario inglés asaltó Valparaíso, Arica, Iquique y El Callao. Al conocer en este último puerto que un navío había salido poco antes hacia Panamá cargado de plata, salió tras él y lo apresó a la altura del ecuador. Se trataba del *Cagafuego*, que navegaba indefenso transportando plata procedente de las minas de Potosí para ser utilizada en la feria panameña de Nombre de Dios. Se dio el caso pintoresco de que el corsario inglés, muy educadamente, firmó un documento para el maestre de la embarcación en el que detallaba el casi medio millón de pesos escudos de los que se incautaba, para que el oficial pudiera justificar su pérdida ante las autoridades. Luego despachó la embarcación española sin causar daño alguno, arribó a las Molucas para cargar especias y, después de atravesar el Índico, dobló el cabo de Buena Esperanza para completar la segunda vuelta al mundo, convertido en un hombre acaudalado.

El virrey del Perú, Francisco de Toledo, en cuanto supo la noticia, a principios de 1579 preparó dos naos para salir en su búsqueda llevando una tripulación de doscientos hombres. Pedro Sarmiento de Gamboa, que se encontraba apresado por la Inquisición, fue liberado y reclutado como sargento mayor para encargarse de la infantería embarcada. Pero la flotilla perseguidora no consiguió dar con el intruso y, tras alcanzar las costas de Panamá, tuvo que regresar a puerto.

El que un corsario o pirata penetrara impunemente en el Pacífico causó alarma en la corona española, por lo que el virrey decidió enviar una expedición al estrecho de Magallanes liderada por el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa¹.

(1) Archivo General de Indias (AGI), PATRONATO, leg. 33, N.2, R.4. Acuerdo del virrey don Francisco de Toledo y la Audiencia de Lima sobre despachar dos navíos al estrecho de Magallanes, y que fuese por piloto el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa. Lima, 7 de agosto de 1579. *Ibidem*, R.5. Nombramiento dado por Francisco de Toledo, virrey del Perú, a Pedro

El objetivo era doble: en primer lugar, debía localizar la boca o bocas del estrecho desde el Mar del Sur, rebautizado como Pacífico por Magallanes; y a continuación, estudiar con minuciosidad la canal, levantar un derrotero con todos los accidentes geográficos, corrientes y regímenes de vientos, y comprobar la existencia de indígenas, así como su comportamiento y costumbres. Además, debería evaluar si era posible establecer algún asentamiento que permitiera la posterior fortificación. De esta forma, se podría controlar el paso de futuros navegantes que pusieran en peligro los enclaves españoles del virreinato².

Origen y formación

Según su biógrafo principal, Landín Carrasco, Sarmiento se consideraba gallego, ya que había pasado toda su juventud en Pontevedra, lugar de nacimiento de su padre; sin embargo, reconocía en un interrogatorio de la Inquisición haber nacido, de forma fortuita, en Alcalá de Henares. Según el almirante Julio Guillén, pudo haber sido colegial mayor en la universidad de la citada villa. Tuvo una formación humanística y científica elevada, en virtud de la cual llegó a convertirse en una autoridad en cosmografía, matemáticas, geografía y navegación. A todo ello debería sumarse su trabajo como escritor y cronista, destacando en su producción literaria una «Historia de los incas» solicitada por el virrey del Perú, que deseaba conocer mejor su virreinato. A los dieciocho años marchó para luchar en Europa, y tras otros cinco peleando decidió buscar fortuna en Nueva España, donde tuvo problemas con la Inquisición. Se trasladó al virreinato del Perú ejerciendo de astrónomo, pero fue denunciado como nigromante al elaborar pócimas amorosas, grabar anillos de oro con símbolos cabalísticos y utilizar las propiedades de las piedras, prácticas todas ellas consideradas heterodoxas en aquel momento.

De carácter difícil, tuvo pocos amigos y frecuentes enfrentamientos con sus superiores. Tenaz y leal, era muy exigente con todos, pero especialmente consigo mismo, actitud de la que le gustaba dar ejemplo. Sus conocimientos y su habilidad para explicarse le valieron la cercanía a personas influyentes, como virreyes y gobernadores, que lo mantuvieron dentro de su círculo cercano como asesor o persona valiosa de la que disponer, incluyendo actividades de sometimiento de los indígenas, como la toma de Vilcabamba y la captura del jefe inca Tupac Amaru³. Durante su navegación por el estrecho, y en el regreso a la metrópoli, también pudo mostrar sus habilidades como cosmógra-

Sarmiento de Gamboa de capitán superior de los dos navíos que debían ir al descubrimiento del estrecho de Magallanes, en atención a sus buenos servicios, valor y celo en la jornada de Vilcabamba, con los indios chiriguanes, y a ser cosmógrafo. Lima, 9 de octubre de 1579.

(2) Hay que recordar que, hasta mediados del siglo XVIII, el Atlántico fue conocido como Mar del Norte, en contraposición al Mar del Sur.

(3) AGI, PATRONATO, leg. 235, R.1. Informaciones del virrey del Perú, Francisco de Toledo, sobre la conducta y malos procedimientos de los indios llamados chiriguanes.



Fig. 1. Sarmiento de Gamboa (Wikipedia)

fo y piloto, calculando con procedimientos pioneros la longitud y la latitud en el hemisferio austral, tras reconocer las estrellas próximas al polo sur geográfico.

Expediciones previas de Sarmiento

Antes de iniciar la expedición al estrecho, conviene recordar la experiencia náutica de Sarmiento, adquirida durante varios viajes a las Indias como piloto y en exploraciones por el Mar del Sur. En la época en la que nos encontramos persistía la búsqueda de la *Terra Australis*, un nuevo continente cuya existencia al sur griegos y romanos habían aventurado,

debido a que la mayor parte de la tierra firme estaba situada en el hemisferio septentrional. Ptolomeo participa de este criterio en su *Geografía*. Por su parte, Magallanes estaba convencido de que la Tierra de Fuego, que él había divisado, correspondía a la parte norte de ese nuevo continente, presunción que se vio reafirmada cuando se descubrió el borde septentrional de Nueva Guinea. De hecho, el flamenco Abraham Ortelius, en su famoso mapamundi de 1570, dio por sentado que este descubrimiento era parte del buscado continente. Sin embargo, el capitán Váez de Torres descubrió en 1606 el estrecho que lleva su nombre, entre Nueva Guinea y Australia, trastocando así el mapamundi del flamenco, que trabajaba como geógrafo en la corte de Felipe II. Esta valiosa información se custodió en Manila, donde quedó olvidada por más de un siglo (MTNEZ. SHAW: 1988, pp. 75-77. CARRASCO GLEZ. y otros: 2016, pp. 79-81).

Los españoles fueron los primeros en enviar navíos, desde el virreinato del Perú, para localizar este nuevo continente. Sarmiento había propuesto al virrey la búsqueda de unas ricas islas por occidente, al tener noticias de su existencia a través de relatos de los incas. El virrey autorizó la expedición, pero, según cuenta Sarmiento, este rechazó el ir como general, por lo que puso al mando a su joven sobrino Álvaro Mendaña. En esta expedición, Sarmiento navegaba como cosmógrafo y al mando de la nao capitana, *Tres Reyes*, acompañada por la almiranta *Todos los Santos*. Durante la expedición, el rumbo marcado por Sarmiento como cosmógrafo fue modificado por el piloto mayor, Hernán Gallego, con permiso del general –de haberlo mantenido, es muy posible que los expedicionarios hubieran descubierto el continente australiano–. Sin embargo, Sarmiento conseguiría a su vez modificar finalmente el rumbo de Gallego, y con la nueva proa se descubrió el



Fig. 2. Mapamundi de Ortelius. Web Biblioteca Complutense

archipiélago de las Salomón. La denuncia del piloto mayor por Sarmiento fue obviada por Mendaña y, a partir de aquí, se sucedieron varios desencuentros con el general, hasta el punto de que, al regresar a puerto en Nueva España, lo denunció al virrey. Ante esta situación, Mendaña apresó a Sarmiento, pero este pudo escapar y en un careo ante el virrey, Francisco de Toledo, el gallego fue reconocido como el descubridor de las islas Salomón (ALONSO ROJO: 2016, pp. 30, 31)⁴.

Rumbo al estrecho

El 11 de octubre de 1579, en cumplimiento de lo ordenado por el virrey, salió Sarmiento del puerto de El Callao, a bordo de la nao *Nuestra Señora de la Esperanza*, como general al mando. Llevaba como pilotos al corso Antonio

(4) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.2, R.1. Carta de Pedro Sarmiento de Gamboa al rey Felipe II, en la que relaciona los méritos contraídos en más de 20 años que servía (...) en 1567 propuso al licenciado Castro, gobernador del Perú que descubriese muchas islas en el Mar del Sur, (...) El gobernador aceptó su proposición y dispuso saliese una armada al descubrimiento. AGI, PANAMÁ, leg. 13, R.16, N.68.

Pablos y a Hernando Alonso. La tripulación estaba formada por 54 hombres de mar y guerra, incluyendo a un franciscano por nave. Como almiranta figuraba otra nao, la *San Francisco*, bajo el mando del capitán Juan Villalobos, vecino de Guayaquil, con el piloto Hernando Lomero y otros 54 hombres de mar y guerra⁵. En la instrucción del virrey se hacía hincapié en la necesaria colaboración de los dos navíos para levantar con precisión las cartas, bautizar los puntos geográficos relevantes y comprobar si había varias bocas de acceso al canal principal. Además, y aun sabiendo que Drake había puesto proa a poniente, si se lo encontraban debían enfrentarse a él y apresarlo, así como a cualquier otro corsario o pirata que se toparan⁶.

Anteriormente ya se habían realizado varias expediciones desde puertos del virreinato con el objeto de descubrir la boca occidental del estrecho y levantar un derrotero que facilitara las navegaciones posteriores. En 1553 Francisco Ulloa llegó a localizarla e incluso penetró treinta leguas en la canal, regresando a Valdivia después de sufrir problemas con el aparejo. En 1557 Juan Ladrillero lideró una nueva expedición, consiguiendo levantar un derrotero y alcanzar el Mar del Norte, siendo considerado el primer navegante que navegó el estrecho de poniente a levante. No obstante, parece que Sarmiento no pudo valerse de las informaciones relativas a estas expediciones, que posiblemente estaban perdidas en aquel momento. En 1981, el historiador Barros escribió un artículo en el que señalaba el descubrimiento de un manuscrito del piloto Hernán Gallego, quien acompañó a Ulloa y Ladrillero en sus expediciones y que, en la primera de ellas, aseguró haber navegado hasta el Mar del Norte en el navío que acompañaba a Ulloa (BARROS FRANCO: 1981).

Los expedicionarios arrumbaron al sur, comprobando al poco tiempo que en el casco de la capitana se habían abierto varias vías de agua, por lo que entraron en Pisco para reparar y calafatear. Un mes más tarde navegaban a la altura de la isla de Chiloé, en los 42° S. El 17 de noviembre, en los 49,5°, arrumbaron al sudeste en busca de tierra, llegando a divisar tierras altas con montañas cubiertas de nieve. En este punto buscaron algún lugar de la costa donde refugiarse, pues el viento arreciaba y las borrascas se multiplicaban. Encontraron una amplia bahía, que se bautizó como de la Santísima Trinidad, pero al tratar de fondear, la capitana sufrió una varada en fondo de rocas, por lo que necesitó sanear la obra viva.

A partir de aquí, como la costa estaba plagada de islotes y sus correspondientes canales, para continuar la exploración fue necesario ayudarse de los bateles de a bordo, cuyo escaso calado los hacía ideales para barajar la costa e

(5) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.2, R.8. Carta de Martín Enríquez, virrey de Nueva España, a la que acompaña una relación de la armada de Pedro Sarmiento de Gamboa que había salido para el estrecho Magallanes. Salió de El Callao de Lima hacia noviembre de 1579 con dos navíos, de los que era capitán Pedro Sarmiento de Gamboa, y sus pilotos, Antonio Pablos Corzo y Hernando Alonso.

(6) *Ibidem*, N.2, R.6. Instrucción dada por el virrey don Francisco de Toledo al capitán Pedro Sarmiento de Gamboa, sobre ir con una expedición al estrecho de Magallanes. Lima, 9 de octubre de 1579.

internarse por aquellos verdaderos laberintos que, esperaban, los llevaran al canal del estrecho. De vez en cuando, los expedicionarios ascendían alguna montaña con la ilusión de descubrirlo desde las alturas, al tiempo que tomaban posesión de diferentes lugares en nombre del rey, plantando una cruz y levantando un mojón con piedras. Para facilitar la exploración por aguas poco profundas, se construyó un bergantín con maderas que llevaban a bordo. A lo largo de la última semana de noviembre, Sarmiento aprovechó la navegación por varios canales para reconocer y recopilar datos sobre la flora y fauna, que era otra de sus misiones.

Durante las tres primeras semanas de diciembre, el general de la expedición salió con la capitana a mar abierto desde un lugar llamado Puerto Bermejo; fueron costeadando, pero sin dar con la bocana del estrecho, por lo que regresaron al punto de partida. Hubo varios encuentros con indígenas nómadas que iban pintados de rojo y que se mostraron muy cautos, no pudiendo convencerlos para que embarcase alguno que sirviera como intérprete en caso de futuros encuentros. Estos aborígenes se alimentaban de la pesca, del marisco y de la carne de lobos marinos, viandas que comían crudas en la mayoría de las ocasiones. Se cubrían la espalda con pieles de lobo y venado, que llevaban atadas al cuello; curiosamente, no ocultaban sus vergüenzas. Eran fuertes, y como armas utilizaban dagas hechas de huesos de ballena. Se desplazaban en piraguas, donde llevaban unas varillas para formar tiendas con pieles y así refugiarse de las inclemencias del tiempo. El almirante Villalobos, que había tenido discrepancias con Sarmiento en la navegación, sugirió regresar a Lima al haber perdido la mayoría de sus anclas y cables debido a los fuertes vientos, pero Sarmiento se opuso. Las dos primeras semanas de enero de 1580, Sarmiento navegó de nuevo con el bergantín y los bateles por los canales interiores, sin resultado alguno.

El 21 de enero, los dos naos y el bergantín salieron de nuevo a mar abierto, pero un temporal muy fuerte separó las naves, perdiéndose el bergantín con varios tripulantes. La capitana se refugió en una ensenada bautizada como Puerto de la Misericordia, lugar próximo al establecido como punto de reunión; con ayuda de los astrolabios, se situó en los 52,5°, sin saber que estaban prácticamente en plena boca del estrecho. Al pasar diez días sin noticias de la almiranta, la tripulación de la *Esperanza* pensó en su naufragio o en el regreso al puerto base⁷. El 2 de febrero, los tripulantes ascendieron a una montaña, desde donde divisaron muchas islas y un gran canal que llevaba dirección sudeste. Siguiendo ese rumbo se produjo un encuentro con unos indígenas que usaban algunas prendas europeas, por lo que pensaron pudieran proceder de la expedición de Drake. Fondeados en Puerto de la Candelaria, la tripulación mostró su descontento con la infame meteorología y el probable fracaso del viaje al encontrarse solos, por lo que al aumentar el riesgo propu-

(7) *Ibidem*, R.10. En carta del piloto Bartolomé Bueno al virrey del Perú se indica que la nave almiranta, tras el temporal, entró en Valdivia, donde se encontró a los indígenas sublevados.



Fig. 3. Estrecho de Magallanes. Archivo del Museo Naval de Madrid

sieron el regreso a puerto. El ambiente se enturbiaba, y la prueba es que se llegó a ajusticiar a un tripulante que estaba preparando un motín. Aun así, Sarmiento se opuso al regreso, asegurando que Dios estaba con ellos. Además, los indígenas les mostraron cómo llegar al canal principal del estrecho, que se encontraba cerca, y por si fuera poco, lograron que tres lugareños embarcaran. El 9 de febrero ya eran conscientes de estar navegando en pleno canal.

Navegando por el canal principal

Tres días más tarde, el general tomó posesión del canal bautizándolo como estrecho de la Madre de Dios, encontrándose en una latitud de 53° S; algo más allá, la canal variaba el rumbo del sureste al noreste, dibujando una uve y dejando atrás las tierras altas. Por esta zona observaron con asombro varios icebergs. La crónica del viaje se redactaba a diario, incluyendo todas las observaciones astronómicas y geográficas practicadas, tal como había dispuesto el virrey, que había ordenado hacer cuatro copias. Sarmiento debería llevar una al monarca; otra debería haberla portado la nave almiranta de regreso a El Callao, una vez alcanzado el Mar del Norte; una tercera se la

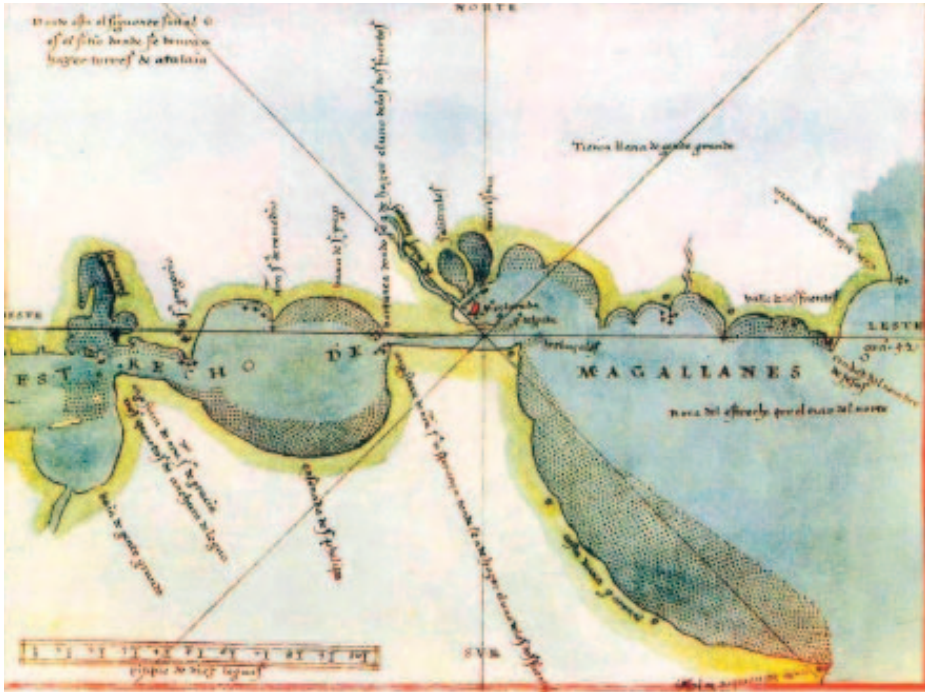


Fig. 4. Carta de Sarmiento. Museo Naval de Madrid

entregaría Sarmiento al gobernador de Buenos Aires para que se la hiciera llegar a la Corona, y la última debería llevarla un soldado por tierra hasta Lima, vía Tucumán. A lo largo de la navegación por el estrecho se fueron bautizando los puntos geográficos más notables –una veintena de estos topónimos persisten en la actualidad–. La anchura del canal variaba de dos a cuatro leguas.

El 18 de febrero de 1580 se llegó a la primera angostura del estrecho, que la expedición situó en 53° S. Bautizada como Nuestra Señora de Gracia, a Sarmiento le pareció un lugar muy oportuno para ser fortificado. La víspera tuvieron varios encuentros con unos indios patagones que poseían una talla considerable, bastante superior a la europea, aunque no llegasen a ser gigantes; eran muy temidos por los indígenas de la costa occidental, de menor corpulencia. Al apresar a uno de ellos, respondieron como se esperaba, atacándoles con flechas e hiriendo a un soldado y, de forma ligera, a Sarmiento. No ha de extrañarnos que la bahía donde se encontraban fuese denominada «de la Gente Grande». Al salir de la angostura, se abrió el canal y se fondeó en la ensenada de Santiago, al norte, frente por frente a otra ensenada bautizada como de San Felipe; en ausencia de viento, el batel remolcaba a la nao. Sarmiento, dando pruebas de su maestría como cosmógrafo, localizó una

estrella próxima al polo sur que le facilitaba el cálculo de la latitud. No obstante, los fuertes vientos de poniente hacían peligrar en el fondeo el único cable que quedaba en buen estado, por lo que hubo que dar la vela y se comenzaron a sondar profundidades cada vez menores. Se llegó a ver tres brazas, que es lo que calaba la nao. A la postre, hubo súplicas a Nuestra Señora del Valle, salvándose el bajel de varar por milagro. El 24 se llegaba a una segunda angostura, bautizada como Nuestra Señora de la Esperanza, que tenía algo menos de media legua de ancho.

Una vez atravesada, la expedición divisó a lo lejos el Mar del Norte, completando las 110 leguas de navegación por el estrecho, y Sarmiento dio gracias a Dios, pues se había alcanzado uno de los objetivos más importantes. La boca oriental se situó en 52,5° S. A partir de entonces, los futuros navegantes dispondrían de un derrotero fiable que les ayudaría a moverse con menos peligro. Esta nueva vía de comunicación entre los dos océanos reducía la importancia del istmo de Panamá para el paso de mercancías; pero todavía habrían de pasar más de tres décadas hasta que se descubriera el nuevo paso al Mar del Sur por el cabo de Hornos.

Regreso a España

Con la certeza de que era factible el asentamiento y fortificación del estrecho, Pedro Sarmiento puso proa hacia la metrópoli con rumbo nordeste cuarta al leste, divisando grandes ballenas. Según lo ordenado, debía llevar una copia de la crónica al gobernador del Río de la Plata para su posterior envío al rey, pero las corrientes le impidieron tomar ese rumbo. Se vieron envueltos en fuertes tormentas que precisaron cuatro hombres para mantener el timón. El primero de abril, Sarmiento tuvo la alegría de divisar la estrella polar en 21° S. Poco antes habían surgido desacuerdos entre este y los pilotos acerca de la situación, y Sarmiento hubo de poner en práctica sus conocimientos cosmográficos para calcular la longitud, que hasta entonces no se sabía determinar. Su procedimiento se basaba en la medición de ángulos entre el sol y la luna, para lo cual tuvo que fabricar una especie de ballestilla con la que comprobó que grandes corrientes de poniente habían llevado a la embarcación más de doscientas leguas a levante⁸.

Continuaron navegando hasta visualizar, el 9 de abril, la isla Ascensión, situada en 8° S, después de sufrir duras jornadas debido al cambio de la meteorología, a varias encalmadas y, sobre todo, a la pérdida de tripulantes a causa del escorbuto. En la isla, que era un lugar de recalada muy utilizado por los portugueses en su regreso de la India y las Molucas, pudieron comprobar que la situación calculada por Sarmiento era correcta. Trataron de encontrar agua sin conseguirlo, pero en cambio lograron mucha pesca que pusieron en

(8) Al parecer, fue la primera vez que se utilizó este procedimiento para el cálculo de la longitud.

salazón, así como grandes tortugas. Sarmiento aprovechó para comprobar que los portugueses tenían mal situada la isla, pues la habían fijado en 8°, cuando se hallaba a medio grado menos. Su longitud también estaba errada, por cuanto Sarmiento la situaba tres grados al oeste del meridiano de Cádiz, mientras que los portugueses la fijaban un grado más a poniente (SARMIENTO GAMBOA: 1950, pp. 178-180).

Se continuó rumbo al nordeste, atravesando el ecuador el 17 de abril para avistar la costa de Sierra Leona a finales de mes; desde allí se puso proa al archipiélago de Cabo Verde. Varias turbonadas les sorprendieron navegando con mucha vela, por lo que el aparejo sufrió, pero a cambio pudieron recoger agua dulce, que les era muy necesaria. El 23 de mayo se avistó el archipiélago, pero un nuevo peligro acechaba a la nao en las inmediaciones de la isla Santiago: dos naves corsarias francesas trataron de capturarla. En este trance pudo haberse perdido toda la campaña del estrecho, pero las buenas maniobras de Sarmiento, y la dura defensa con los arcabuces de a bordo, hicieron desistir a los galos, pese a que superaban a los españoles en número y potencia de fuego.

Permanecieron un mes en la isla, aprovechando para carenar el buque, reparar velamen, vergas y masteleros, y recuperar a los enfermos. Al objeto de cumplir la promesa realizada en el estrecho, la dotación, descalza, salió en procesión a la iglesia de Nuestra Señora del Rosario, a la que dieron gracias por haberlos defendido de los innumerables peligros afrontados. Allí confesaron y comulgaron después de dar una limosna para los pobres⁹. Sarmiento compró un patache a fin de enviar una de las crónicas al virrey del Perú, tal como se le había ordenado, comisionando al piloto Hernando Alonso para que se encargara de su entrega. En octubre de ese año, el piloto Bartolomé Bueno, del navío *Santa Cruz del Águila*, comunicaba por carta al virrey que Alonso había llegado el mes anterior al puerto viejo de El Callao, precedente de Panamá, y que había partido inmediatamente a caballo para Lima¹⁰.

El gobernador facilitó una nave a Sarmiento para que los acompañase y, antes de abandonar el archipiélago, tratara de apresar a los corsarios franceses que merodeaban las islas, pero estos rehuyeron el enfrentamiento. El 19 de junio largaron velas rumbo a las Azores, comprobando al llegar que la isla de arribada se había decantado por el prior de Crato, el rival de Felipe II en la sucesión a la corona portuguesa, pero con la llegada de una enorme flota de Indias la situación mejoró notablemente. El 3 de agosto, la *Nuestra Señora de la Esperanza* salió en conserva con la flota, para doce días más tarde avistar el cabo San Vicente, después de diez meses de navegación desde su partida de El Callao; poco después entraba en el puerto gaditano.

(9) Este acto recuerda la procesión de Elcano y sus tripulantes, al llegar a Sevilla, ante la Virgen de la Victoria y la Virgen de la Antigua.

(10) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.2, R.10. Relación de lo acaecido a los dos navíos que el virrey del Perú envió desde Lima a descubrir el estrecho de Magallanes con Pedro Sarmiento de Gamboa. Dada por Bartolomé Bueno, piloto del navío *Santa Cruz del Águila*. Huatulco, 9 de octubre de 1580.

Audiencia real y preparativos de la expedición

Pedro Sarmiento se dirigió a Badajoz, donde Felipe II trataba de hacerse con la corona lusa, para exponerle los avatares de la exploración del estrecho y su convicción de que era posible fortificarlo; con él viajaban los tres indígenas embarcados para presentarlos en la Corte. El rey consultó al Consejo de Indias y ordenó la formación de una junta compuesta por el duque de Alba –que, al igual que el general de la armada, Cristóbal Eraso, era contrario a la empresa–, el marqués de Santa Cruz, don Francés de Álava y el conocido ingeniero militar Juan Bautista Antonelli, que escucharon atentamente la propuesta de Sarmiento. Antonelli, apoyado por otro ingeniero, Spanochi, recomendó que, en caso de materializarse el proyecto, se utilizara el estrechamiento de la Esperanza, mucho más angosto (1.250 m) que el de Nuestra Señora de Gracia que sugería Sarmiento. Se construirían sendos grandes fuertes a ambos lados, con una dotación de doscientos soldados, auxiliados por varias atalayas que, situadas más cerca de la bocana, servirían de alerta.

El virrey del Perú había sugerido enviar galeras para patrullar la boca oriental del estrecho, pero ciertos expertos consultados consideraron que no eran los navíos apropiados para ese cometido. A la hora de fortificar, había dudas sobre el estrecho, pues de tener varias bocas de entrada resultaría inútil la construcción de los fuertes. Este era el parecer del cosmógrafo napolitano Juan Bautista Gesio, que se encontraba al servicio de Felipe II; a la hora de explorar nuevas bocas, Gesio sugería barajar la costa hasta los 60° S, por si se encontraba otro canal. De haber seguido sus indicaciones, se habría descubierto el cabo de Hornos cuatro décadas antes¹¹. En plenas deliberaciones sobre el proyecto, se conoció en la Corte la llegada a Londres de un Drake triunfante, lo que abrió de par en par la posibilidad de que nuevas expediciones quisieran emular el logro del corsario inglés. Este hecho fue determinante para que Felipe II autorizara la propuesta de Sarmiento, aunque en la decisión regia también influyó el que este se prestase a financiar parte de la empresa. Así pues, se preparó una gran expedición que debía fortificar y poblar el estrecho, para que luego algunas de sus unidades pasaran a patrullar las costas chilenas, peruanas y brasileñas, pues informes de inteligencia aseguraban que, además de los ingleses, los franceses también preparaban el envío de corsarios (PHILLIPS: 2016, pp. 15 y 16).

En febrero de 1581, el rey nombró capitán general de la expedición a Diego Flores Valdés, lo que Sarmiento interpretó como falta de confianza en su persona, así que inició los preparativos para abandonar el proyecto y regresar a Lima. Pero, lejos de desconfiar del gallego, el rey lo consideraba esencial en la empresa, así que, para hacerle cambiar de opinión, lo nombró «gobernador y poblador de los lugares que han de poblar en el Estrecho», si bien el nombramiento solo se haría efectivo cuando se iniciara el asentamiento, por lo que hasta entonces continuaría percibiendo un sueldo de cien ducados.

(11) Archivo Histórico de la Armada (AHA) 21, Ms. 0029, leg. 11. Carta al rey de Juan Bautista Gesio, 1580.



Fig. 5. Audiencia de Gamboa con Felipe II (Wikipedia)

dos mensuales; no obstante, el capitán general debería tener en cuenta su criterio. En mayo, Felipe II envió una instrucción al general sobre el cometido de su armada en la navegación al estrecho y en las fortificaciones a levantar¹². Ya en los preparativos de Sevilla comenzarían los desencuentros de Sarmiento con el general, al seleccionar naves poco sólidas, por resultar más económicas, por lo que Sarmiento se quejó al rey, y la enemistad entre ambos líderes creció sobremedida. Según el alguacil real, al general se le veía con poco ánimo, pues esperaba hacia las tripulaciones unas palabras de aliento que nunca se dieron, ante un proyecto que parecía extraordinariamente complicado. Como almirante navegaría don Diego de Rivera, y como ingeniero experto en fortificaciones, el italiano Antonelli¹³.

De Flores Valdés había muy malas referencias, por lo que los demás capitanes también se quejaron al Consejo de Indias. La realidad era que, frecuentemente, el mando de la expedición se conseguía a base de préstamos a la Corona o de donativos, en detrimento de factores de mérito como la experiencia o el buen hacer, pero este no era el caso, pues el general había comandado varias flotas a Indias. Sobre esta cuestión, es de destacar la carta elevada a S.M. por el general Cristóbal Eraso, que acababa de regresar de Indias como

(12) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.3, R.5. Instrucción que Felipe II dio al general Diego Flores de Valdés sobre lo que debía hacer en la jornada que con su armada iba a emprender para el estrecho de Magallanes. Tomar, 1 de mayo de 1581.

(13) AGI, CONTADURÍA, leg. 532. Cuentas del tesorero de la armada, Juan Núñez de Illescas, veinticuatro de Sevilla, de la provisión y apresto de la armada para el descubrimiento del estrecho de Magallanes al cargo del general don Diego Flores de Valdés en el año de 1581.

capitán general de la Armada Real de la Guarda de la Carrera de Indias, puesto en el que había relevado al conocido general Pedro Martínez de Avilés. Eraso aseguraba que Flores Valdés tenía experiencia en navegación, pero ninguna en guerra, ya que no era soldado ni había participado en batalla alguna, y era posible que tuviera que enfrentarse a ingleses o franceses que se hubieran asentado en la zona. Por ello, creía conveniente incorporar a la expedición a algún otro general o capitán con experiencia en combate, que pudiese ofrecer sus consejos en caso de conflicto bélico, o incluso reemplazarlo si llegara el caso¹⁴.

El 25 de septiembre de 1581, dado el retraso acumulado, el duque de Medina Sidonia forzó a la expedición de veintitrés naves a salir de Sanlúcar, en contra del criterio del general, de Sarmiento y de los pilotos, quienes aseguraban que las condiciones meteorológicas eran adversas. A poco de partir, fuertes vientos del sur dispersaron la fuerza, que tuvo que refugiarse en Cádiz tras perder cinco naves y ochocientos hombres de los tres mil embarcados; una de las naves hundidas resultó ser la que había capitaneado Sarmiento en su paso por el estrecho. Tras esperar un nuevo periodo de buen tiempo y la recuperación de Diego Flores, que había caído enfermo, el 9 de diciembre de 1581 salió por fin la expedición, ahora con solo dieciséis naves.

Se había decidido invernar en Río de Janeiro en contra del parecer de Sarmiento, que argüía problemas con la broma, muy dañina para la obra viva de las naves. La expedición llegó a Cabo Verde, donde permaneció tres semanas, para salir el 2 de febrero rumbo a Brasil. El 24 de marzo arribaba a Río de Janeiro con 150 hombres menos, fallecidos en el curso de la travesía; a ellos hubo que sumar otros cien que enfermaron de peste en tierras brasileñas. La flota llevaba mercancías para venderlas en Brasil y, con los beneficios, comprar los bastimentos necesarios para atravesar el estrecho. Sarmiento advirtió cómo estas compraventas eran ocasión de enriquecimientos ilícitos, sin que el general tomase las medidas penales oportunas; además, como ya había previsto, la broma hizo estragos en los buques. Sarmiento envió una carta al rey informando de todo lo sucedido hasta ese momento; durante la expedición no pararía de poner en entredicho el comportamiento del general¹⁵.

La Armada del Estrecho

El 2 de noviembre de 1582, con la cercanía del verano austral, la expedición salió a la mar con quince naves; atrás quedaban nuevos enfrentamientos

(14) AHA 21, Ms. 0029, 0017. Carta a S.M. del general Cristóbal de Eraso.

(15) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.3, R.17. Carta de Pedro Sarmiento de Gamboa a Su Majestad dando cuenta de su derrota y viaje desde que salió de la isla de Cabo Verde el 2 de febrero de 1582, con 16 naos, hasta la ciudad de San Sebastián del Río de Janeiro. Río de Janeiro, 30 de octubre de 1582. AGI, PATRONATO, leg. 33, N.3, R.34. Carta al rey sobre el viaje de la armada de Diego Flores de Valdés hasta Río de Janeiro, y desde aquí al estrecho de Magallanes. Río de Janeiro, 2 de julio de 1583.

con el capitán general. Cuando se encontraban en latitud de 38° S, fuertes borrascas hundieron una nao y un bergantín, perdiendo 350 tripulantes y gran cantidad de munición. Continuos vendavales pusieron a prueba la solidez de los cascos, hundiendo otro buque y dañando a varios, por lo que, a la altura del Río de la Plata, una junta de capitanes determinó la conveniencia de entrar en algún puerto para reparar. Y así, el 16 de diciembre entraba la flota en la isla brasileña de Santa Catalina.

Sarmiento mostraba en la crónica su malestar por la medida, asegurando que, con ella, el general trataba de retardar la expedición para que la llegada de un nuevo periodo invernal diera al traste con el proyecto (PHILLIPS: 2016, pp. 78, 82). En otro apartado, Sarmiento culpaba a Flores de sobornar al contador, al tesorero de la expedición y a tres pilotos para separar de la flota dos buenas naves que, aseguraban, necesitaban reparaciones y que permanecieron varadas con trescientos soldados e importante material necesario para el poblamiento. Al alguacil real también le pareció que se demoraban en puerto más de lo debido; sin embargo, en la crónica del escribano mayor de la flota, Rada, solo se menciona que, a la salida de la expedición, tres naves permanecieron en puerto al no estar en condiciones de navegar.

El piloto Pedro Díaz, participante en la expedición, elevará años más tarde al rey la sugerencia de que los navíos que se dirigiesen al estrecho no salieran de Río de Janeiro antes del 15 de noviembre, ya que los temporales durante ese mes son continuos en latitudes de 30 y 40 grados, tal como ocurriría en la presente expedición. Otra alternativa era salir de la isla de Santa Catalina, que se encuentra más al sur. Tampoco aconsejaba llegar al estrecho en febrero, pues los muy frecuentes vientos duros de poniente dificultan la entrada. Recomendaba enviar buques de unas 250 toneladas, que son suficientes para soportar los temporales y, al mismo tiempo, no presentan excesivo calado, lo cual facilita la navegación por el canal o la entrada en algunos puertos. A estas recomendaciones añadía la de llevar bizcocho hasta los puertos brasileños, donde dejaba de estar en buenas condiciones, y a partir de aquí utilizar harinas introducidas en pipas bien cerradas, cubiertas de sal para su mejor conservación¹⁶. Todas estas recomendaciones las realiza como resultado de sus más de doce años de experiencia en aguas brasileñas, del Río de la Plata y del estrecho. Lo que quedaba claro es que, para tener alguna posibilidad de éxito, había que abordar el estrecho en pleno verano austral.

El 13 de enero de 1583 salieron finalmente diez naves rumbo al estrecho, hundiéndose una nueva nao al poco tiempo; de las nueve restantes, el general separó tres para llevar al Río de la Plata al gobernador de Chile, Alonso de Sotomayor, con los seiscientos soldados que le acompañaban, al objeto de que estos continuaran viaje por tierra en lugar de atravesar el estrecho, como estaba previsto inicialmente. En carta al rey, el general sugería guarnecer conve-

(16) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.3, R.50. AHA 21, Ms. 0029, 0047. Carta del piloto Pedro Díaz, sin fecha.

nientemente el Río de la Plata, ya que era una potencial vía de acceso al virreinato del Perú. El 21 de febrero, la expedición llegaba al fin al estrecho, si bien con solo seis naves. Pero, entradas las naos tres leguas en el canal, fuertes vientos de poniente las expulsaron a dieciséis leguas de la boca. Cuatro días más tarde se intentó una doble acometida que resultó infructuosa, por lo que el general dio por abortado el intento y puso rumbo nordeste. La mayor parte de la flota siguió su estela, como era preceptivo, por lo que Sarmiento desistió de entrar en solitario y siguió a la expedición, que entró en el puerto brasileño de Santos¹⁷.

Dificultades con el asentamiento

Durante el mes de abril las naves permanecieron en la isla de San Vicente (Santos), donde se encontraron con dos de las que habían partido con el gobernador de Chile. En mayo, la fuerza, compuesta por siete naves, se trasladó al fondeadero de Río de Janeiro y, un mes más tarde, se sucedieron varias disputas con los tripulantes. Afortunadamente, Felipe II, concededor del estado de la expedición, envió cuatro naos con bastimentos, bajo el mando del almirante Diego de Alceda, para reforzar la armada, ofreciéndose a integrarse en la expedición; además, Alceda portaba informes de la Corona que aseguraban la llegada de corsarios franceses al estrecho.

El general Flores Valdés puso al mando de la armada al almirante Rivera, quien partió con tres navíos para, con ayuda portuguesa, expulsar a los intrusos franceses que se habían asentado en Pernambuco. La sorprendente decisión del general provocó en Rivera este comentario: «Yo no sé con qué cara va Diego Flores a España sin haber hecho nada en el Estrecho y mandándole a él y no a mí, que haga esta jornada», según cuenta en su informe el alguacil real¹⁸. Para la historiadora Carla Rahm Phillips, la misión de la armada era doble, pues a la fortificación y poblamiento del estrecho se añadía la expulsión de las costas brasileñas y del Pacífico de todos los corsarios y piratas que encontrara. Curiosamente, Sarmiento no menciona en su crónica este doble cometido. En junio de 1584, una vez finalizada la expulsión de los franceses, el general Flores regresaba a España, entrando un mes más tarde en Cádiz con cinco navíos y seiscientos hombres (PHILLIPS: 2016, pp. 1 y 2)¹⁹.

(17) AGI, PATRONATO, leg. 33, R.3, N.4. Advertencias que hizo al Rey el general Diego Flores de Valdés sobre la navegación desde el Río de Janeiro hasta el de la Plata en la banda del Sur. Según Oyarzun, llegaron el 17 de febrero cinco naves, dos naos y tres fragatas.

(18) AHA, 21, Ms. 0029, leg. 36, f. 372r.

(19) AGI, PATRONATO, leg. 33, R.3, N.55. Interrogatorio y advertencias relativas a la causa que se formaba en Madrid sobre el mal éxito, dirección y administración de la armada del general Diego Flores de Valdés, que fue al estrecho de Magallanes. Diego Flores Valdés participó en la Gran Armada como asesor del duque de Medina Sidonia, siendo su actitud muy criticada. Fue procesado y encarcelado en Burgos, donde falleció.

El almirante Diego Rivera se quedaba con seis naves y 529 personas, de las que 64 eran pobladores, para llevar a término la misión encomendada. El 2 de diciembre de 1583, una vez finalizado el invierno austral, salió la fuerza, compuesta por tres naos, dos fragatas y un patache recién comprado. Sarmiento mandaba la nao *Trinidad*. Después de una escala en Santos, donde desertaron el ingeniero Antonelli y varios religiosos, se continuó la navegación para alcanzar y penetrar en el estrecho el 1 de febrero de 1584. Pero, cuando se estaba atravesando la primera angostura, la marea y los fuertes vientos de poniente las devolvieron a la entrada. El almirante, Sarmiento y el piloto Antón de Pablos tomaron la decisión de fondear y asentarse en el valle de las Fuentes, que era el lugar más abrigado de la ensenada de entrada al estrecho. Allí desembarcaron 360 personas, incluyendo mujeres y niños, que fundaron la ciudad bautizada como Nombre de Jesús. Como curiosidad, es de señalar que entre los pobladores se encontraban los tres indígenas que habían embarcado con Sarmiento en 1580 y regresado a España; su trabajo como lenguas o intérpretes para comunicarse con los nativos resultó muy valioso. Se construyó una iglesia y un almacén para guardar la munición, se parceló una amplia zona donde ubicar calles y chozas, y se nombró corregidor y cabildo.

A partir de aquí, Sarmiento ya podía considerarse gobernador del estrecho por lo que, de común acuerdo con el almirante Rivera, decidió penetrar de nuevo con las naves para fundar la segunda población tras el último estrechamiento. El 13 de febrero de 1584 se dieron a la vela, pero fuertes vientos de poniente las expulsaron, una vez más, del estrecho y las llevaron hasta los 49°. Pasados unos días pudieron regresar, aunque perdiendo la nao *Trinidad*, que se hundió en las proximidades de la ciudad recién fundada. Afortunadamente, pudieron recuperar la mayor parte de sus vituallas y de la artillería, tan necesarias para el nuevo asentamiento.

El 18, el almirante Rivera abandonó la zona con su nao y las dos fragatas, regresando a Brasil con gran enfado de Sarmiento, que no vio justificación para ello. El almirante alegraría que el muy mal tiempo y la escasez de anclas y cables ponían en peligro las naves. Tres días más tarde, el nuevo gobernador envió a la nao *María*, la única nave presente, bajo el mando de Quiroga a Puerto de Rincones, hoy llamado Puerto del Hambre²⁰, donde habían determinado levantar la segunda población. Se acordó que, si no estaban de regreso en tres días, Sarmiento partiría en su búsqueda por tierra con cien hombres, como así ocurrió. El gallego y su hueste tardaron un mes en recorrer los 340 kilómetros (setenta leguas) que los separaban del asentamiento, sufriendo durante la marcha ataques de indios patagones, que antes se habían mostrado amistosos, y de otros de menor talla; eso sí, al menos encontraron muchos venados, a los que pudieron cazar sin mucho esfuerzo porque no huían al aproximarse a ellos, y mejillones en cantidad. Durante el infernal trayecto murieron tres hombres de resultas de los ataques de los patagones (OYARZUN IÑARRA: 1999, pp. 163-165).

(20) Así bautizado por el corsario inglés Cavendish (Port Famine).

El 25 de marzo se levantó Ciudad del Rey Don Felipe, nombrando corregidor y alcalde mayor a Juárez de Quiroga. Estaba situada entre la parte montañosa occidental y la llanura de la zona oriental, en un lugar inicialmente poblado por indígenas. Al aproximarse el invierno, comenzaron las nevadas, por lo que Sarmiento embarcó en la *María* para recoger pertrechos y vituallas en Nombre de Jesús. El frío era intenso, y los colonos no disponían de las ropas de abrigo necesarias para soportar las crudas temperaturas. Los pobladores se encontraban a disgusto y hubo algún complot para matar a Sarmiento, pero fue descubierto a tiempo. El 25 de mayo, la *María* llegó a Nombre de Jesús pero, como en otras ocasiones, la nao fue arrojada del estrecho al levantarse repentinamente un fuerte viento. En esta ocasión, los vientos y el mal tiempo persistieron durante tres semanas, por lo que Sarmiento decidió arrumbar a Brasil, que era la costa más próxima; primero entró en San Vicente, y luego, en Río de Janeiro, donde, para colmo, la *María* naufragó. Sarmiento se desplazó a Pernambuco para comprar pieles, pólvora y vituallas, muy necesarias para los asentamientos. En la carta que el piloto Antonio Pablos remite al rey se pueden consultar los pertrechos que quedaron en el estrecho²¹.

El complicado regreso a la metrópoli

En cartas al rey y a su secretario, Antonio de Eraso, enviadas desde Río de Janeiro con fechas de 5 y 24 de enero de 1585, cuenta Sarmiento las diligencias que había practicado para socorrer a los pobladores del estrecho. Informaba que el 2 de diciembre anterior había enviado como socorro una embarcación con cartas, harinas para seis meses, pólvora y otras vituallas que, de llegar, serían un alivio para los pobladores. Al mismo tiempo, solicitaba de la Corona nuevos auxilios para que no perecieran aquellas pobres gentes; anteriormente, había remitido tres peticiones desde Pernambuco y otras dos desde Bahía de Todos los Santos²². Se quejaba de la falta de disciplina que veía en tierras brasileñas y de cómo muchos de los bastimentos que llegaban desaparecían o eran vendidos para lucro particular. En cuanto al personal a su cargo, muchos desertaban, incluidos los pilotos, para no tener que volver a sufrir las inclemencias del estrecho; incluso se dio un motín por el que tuvo que apresar al escribano y a otro de los originadores. Mientras, reparaba su navío, muy atacado por la broma, y acopiaba más bastimentos con la colaboración del gobernador.

(21) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.3, R.44. Carta de Antonio Pablos Corzo, piloto, a Su Majestad dando cuenta de los motivos de su vuelta y salida desde el río de Janeiro al estrecho de Magallanes, con la armada de Diego Flores Valdés, volviendo el 21 de septiembre de 1584. Datada a 13 de octubre de 1584. Acompaña relaciones de las gentes, los bastimentos y otros efectos que se entregaron a Pedro Sarmiento de Gamboa para la población del estrecho de Magallanes.

(22) AHA 21, Ms. 0029, 48, ff. 465 y 466. Cartas de Sarmiento a S.M. en enero de 1585. Con el envío de tantas cartas se aseguraba que alguna llegara a su destino, dados los frecuentes accidentes.

El 24 de enero de 1585, con los pertrechos adquiridos salió a la mar en una pequeña nave cedida por el gobernador de Bahía de Todos los Santos. Al cabo de un mes de navegación, un fuerte temporal los llevó a la deriva durante 51 días, obligando a la tripulación a regresar a Río de Janeiro. El 5 de octubre Sarmiento envía una nueva carta a la Corona, mostrándose apesadumbrado por no recibir respuesta a sus múltiples peticiones; de no llegar socorros para noviembre, que era la fecha límite de partida hacia el estrecho, pensaba que debería regresar a España para comunicar a S.M. verbalmente la delicada situación de los pobladores²³. En otro año de estancia en Río pudo comprobar cómo los proveedores reales le negaban nuevas provisiones, por lo que, decepcionado ante la situación creada, decidió retornar a la metrópoli.

Pero lo que no sabía el gallego es que sus solicitudes de socorro habían llegado a la Corte y que Felipe II había iniciado gestiones para ver cómo se podían enviar las vituallas al estrecho. El 6 de abril de 1585, la Corona había realizado consultas al Consejo de Indias y a destacados personajes para conocer su parecer sobre una expedición de socorro. El consejo respondió que, para que la ayuda llegase a tiempo, convenía enviarla a fines de junio como muy tarde, antes de que terminara del verano austral. Podía aprovechar para visitar la Parayba brasileña, donde se había dejado una guarnición de infantería, así como el fuerte que se había levantado en la isla de San Vicente. Pero hasta agosto la Corona no ordenó al Consejo de Indias que preparase la expedición de socorro y comprase en Sevilla lo necesario, dilatando así el envío del auxilio al menos en un año²⁴.

El consejo se hacía eco de la llegada a la metrópoli de las expediciones del almirante Rivera y del general Flores, de cuyo sospechoso comportamiento en el estrecho habían llegado rumores, y planteaba si no debería encomendarse a un fiscal que indagara sobre sus actuaciones²⁵. Y, efectivamente, de inmediato se procedió a interrogar a pilotos y tripulantes, a fin de conocer detalles del comportamiento de los dos comandantes en el proceso de asentamiento de los pobladores²⁶. Para ello se siguió el protocolo habitual, similar al juicio de residencia de gobernadores y virreyes, que se llevaba a cabo al regresar las flotas de Indias a la metrópoli.

El 26 de abril de 1586, Sarmiento embarcó en una nave comercial portuguesa para, después de una corta estancia en Salvador de Bahía, salir en junio rumbo a las Azores. Allí la embarcación sería apresada por corsarios

(23) *Ibidem*, f. 467.

(24) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.3, R.58. Real Cédula al presidente y Consejo de Indias avisándoles de las medidas tomadas para proveer al estrecho de Magallanes, evitando tocar en las costas del Brasil y fuertes que hay allí. Monzón, 19 de agosto de 1585.

(25) AHA 21, Ms. 0029, 45, ff. 459, 460. AGI, PATRONATO, leg. 33, N.3, R.52. Consulta Consejo Indias: socorro al estrecho de Magallanes.

(26) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.3, R.55. Interrogatorio y advertencias relativas a la causa que se formaba en Madrid sobre el mal éxito, dirección y administración de la armada del general Diego Flores de Valdés que fue al estrecho de Magallanes.



Fig. 6. Sir Walter Raleigh (Wikipedia)

ingleses²⁷ que, al enterarse de que por Sarmiento podían obtener un fuerte rescate, lo condujeron preso a Londres. Y cuál no sería la sorpresa del gallego al encontrarse allí con el armador de sus captores, quien no era otro que el conocido sir Walter Raleigh. Este hombre, favorito de la reina Isabel, era tan polifacético o más que Sarmiento: soldado, marino, descubridor, poeta, químico y músico. Eran dos almas gemelas, y la amistad entre ellos surgió de inmediato. Con la empatía resultante, Sarmiento cambió la prisión por un comfortable alojamiento, donde ambos, merced a su fluido latín, disfrutaron intercambiando relatos de experiencias y aventuras vividas por uno y otro hasta entonces. Raleigh le presentó al almirante de Inglaterra, lord Howard, y a la reina Isabel I, con la que Sarmiento departió hora y media. La reina le propuso actuar como su embajador ante Felipe II, para lograr un mayor acercamiento al monarca español.

Con un salvoconducto y un crédito de trescientos pesos escudos salió de Londres el 30 de octubre, pasando por Calais para llegar a París el 21 de noviembre. Pero los percances sobrevenidos en su regreso a España no habían llegado a su fin, pues poco antes de alcanzar los Pirineos, cerca de Bayona, fue apresado por los hugonotes, que estaban en lucha con los católicos. Se le confinó en un castillo mientras se solicitaba un rescate a Felipe II que este se negó a pagar. Walter Raleigh, como protestante, abogó por su liberación, en

(27) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.3, R.64. Apresamiento de Pedro Sarmiento de Gamboa en las Terceras cuando regresaba a la metrópoli.

nombre propio y en el de su reina, ante el príncipe de Bearne, que era su carcelero, pero sin resultado alguno. Otro Sarmiento, el conde de Gondomar, uno de los mejores embajadores que ha tenido España, solicitaría del rey inglés la horca para Walter Raleigh por sus actos de piratería y los saqueos sin cuento perpetrados en territorio español en tiempo de paz. El antiguo favorito de la reina sería decapitado el 8 de noviembre de 1618 (BARTOLOMÉ BENITO: 2005, pp. 89, 90, 100. FDEZ. DURO: 1972, pp. 425, 426).

Intento de socorro a los pobladores del estrecho

Desde la prisión francesa, Sarmiento reclamó del rey en varias ocasiones auxilio para los pobladores del estrecho, y parece que estas misivas tuvieron algún efecto, pues en enero de 1587 Antonio de Guevara envía al rey una carta donde expone cómo debería hacerse dicho rescate o auxilio. Guevara sugería que el socorro saliese del virreinato del Perú, desde donde partirían dos embarcaciones de menos de doscientas toneladas, para soportar mejor las inclemencias de aquella zona. Si, por el contrario, se decidía que el socorro partiese desde Lisboa o Sevilla, deberían salir en junio, para llegar a Río de Janeiro en octubre y, desde allí, emprender la navegación a principios de noviembre, a fin de alcanzar el estrecho en la mejor época. Sugería enviar a personas que hubieran participado en la expedición de Diego Flores, como el almirante Diego de Rivera, y que luego este permaneciese allí como gobernador con la gente de mar y guerra que llevase. Y recomendaba enviar también una embarcación rápida para que pudiera informar a la Corte sobre la situación en que quedaba la fortificación y asentamiento²⁸.

El 16 de diciembre de 1586, de igual modo, el rey solicitó el parecer del marqués de Santa Cruz y del duque de Medina Sidonia sobre el envío de ayuda a los pobladores del estrecho. El 12 de enero el marqués respondió lo mismo que Antonio de Guevara²⁹. Por el contrario, el duque consideraba necesario enviar una fuerza mayor, que podía consistir en seis naves: la capitana y almiranta, de cuatrocientas toneladas, y las otras cuatro, de trescientas; dos pataches de setenta toneladas completarían la expedición. A bordo deberían transportar 600 infantes y 350 marineros, así como pobladores casados. Como apéndice añadía una lista de alimentos que cubrirían las necesidades de mil personas durante un año³⁰. Sin embargo, no hay constancia de que llegase a salir socorro alguno, ni desde Sevilla ni desde el virreinato del Perú.

(28) *Ibíd.*, N.4, R.3. Carta de Antonio de Guevara al Rey, en virtud de consulta, sobre el socorro que debía salir para el estrecho de Magallanes, el tiempo más favorable para salir y el tamaño que debían tener los buques. Sevilla, 12 de enero de 1587.

(29) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.4, R.1. Carta al rey del marqués de Santa Cruz. *Ibíd.*, R.2. Carta del duque de Medina Sidonia en relación del envío de socorro al estrecho. AHA 21, Ms. 0029, 48, f. 471.

(30) AGI, PATRONATO, leg. 33, N.4, R.2. Carta del duque de Medina Sidonia en relación al envío de socorro al estrecho.

En 1590, tras cuatro años en prisión, y después de varios intentos de rescate por parte del embajador español en París, Bernardino Mendoza, y del propio Raleigh, Sarmiento pudo ser liberado tras pagar Felipe II lo solicitado, que, tras sucesivas rebajas, de los treinta mil ducados iniciales había pasado a seis mil, además de cuatro caballos (FDEZ. DURO: 1972, pp. 423-425). Para lograrlo, Sarmiento tuvo que dirigir una nueva carta al secretario del rey, en la que reseñaba todos los servicios que había prestado a la Corona. Además, le recordaba que, con los salarios que le debía la Corona, podría pagarse su rescate y aún sobraría. En septiembre se trasladó a El Escorial para presentarse ante Felipe II, a quien esperaba convencer para que permitiese su participación en una nueva misión de apoyo a los pobladores, pero el monarca consideró que con lo ya realizado era suficiente. Además, aun reconociendo los esfuerzos y la lealtad de Sarmiento, le mostró su insatisfacción al comprobar la inutilidad de lo ejecutado y el dispendio acumulado. Y es que el almirante Rivera le había informado que las distancias en los estrechamientos donde deberían levantarse los fuertes eran superiores a lo indicado por Sarmiento, resultando así imposible cerrar el paso dado el limitado alcance de la artillería. En cualquier caso, en reconocimiento de sus méritos le nombró «almirante de la Armada de galeones que saldrá para Indias el próximo año»³¹.

Epílogo

Tres años después del poblamiento, llegó al estrecho el corsario inglés Thomas Cavendish, que trataba de emular a su paisano Drake, encontrando a veinte supervivientes desesperados que trataron de embarcar. Pero un repentino cambio de viento precipitó la partida del corsario, que no tuvo escrúpulos en dejarlos en tierra, salvo al soldado Tomé Hernández, que era el único que se encontraba a bordo en ese momento. Nada más llegar al primer puerto chileno, Hernández pudo escapar, informando a las autoridades sobre la situación en que quedaban los asentamientos. Según Francis Pretty, compañero de Cavendish en su expedición, Ciudad del Rey Don Felipe estaba asentada en un lugar inmejorable, dado que tenía agua y madera en abundancia. Como ya se ha dicho, fue Cavendish el que rebautizó la ciudad con el nombre de Puerto del Hambre (Port Famine)³². En 1590, otro navío inglés que pasó por allí rescató al último superviviente de Ciudad del Rey Don Felipe, pero tuvo la desgracia de fallecer durante el viaje de regreso a Europa. En 1620, con bastante retardo, Tomé Hernández informaba al virrey del Perú acerca de las condiciones en que había dejado a los pobladores.

(31) AGI, INDIFERENTE, leg. 433, L.2, ff. 94v-95r. Real Cédula a Pedro Sarmiento de Gamboa dándole título de almirante de la armada de galeones que se apresta para las Indias para el próximo año.

(32) Se encuentra situada 56 km al sur de Punta Arenas, en Chile. En enero de 1968 las ruinas fueron declaradas por Chile monumento histórico.

Aunque hay historiadores que aseguran que Sarmiento fue el primero en navegar el estrecho de oeste a este, la realidad es que, dos décadas antes, un ilustre navegante, Juan Ladrillero, oriundo de Moguer y ya de edad avanzada, por orden del virrey Hurtado de Mendoza partió de la costa chilena con objeto de localizar la boca occidental de entrada. Después de alcanzar el Mar del Norte y de levantar un derrotero del canal, regresó al puerto chileno de Valdivia, como se le había ordenado. Pero los datos de su navegación no debieron de llegar a conocimiento de Sarmiento, pues de contar con ellos se habría ahorrado muchas penalidades y esfuerzos³³.



Fig. 7. Homenaje de la Armada chilena a los pobladores de Puerto del Hambre (Wikipedia)

De las deudas que la Hacienda tenía con Sarmiento se descontó el rescate abonado a los hugonotes; así pagaba la Corona a sus más esforzados navegantes. El 17 de julio de 1592, Sarmiento murió, embarcado como almirante de la flota de Indias, en las inmediaciones del puerto de Lisboa. Algún historiador apuntó que las desgracias o mal fario del gallego quizá proviniesen de la persecución del jefe inca Tupac Amaru, antes de embarcarse en las navegaciones de exploración por el Pacífico.

La crónica de Sarmiento carga las tintas regularmente contra el general Diego Flores Valdés, con el que a menudo entró en disputa. Este resentimiento pudo haberse generado porque el general lo ignoraba, al considerarlo un advenedizo, incluso al abordar temas de navegación, a pesar de que, en esos casos, el rey quería que la opinión de Sarmiento fuera tenida en cuenta; de todas formas, habría que recordar que el gallego rara vez se había llevado bien con sus superiores. La crónica del escribano mayor de la flota, Rada, descubierta recientemente, no refleja las disputas entre los dos personajes; sin embargo, en el informe al rey del alguacil real sí se muestran las discusiones entre ambos, así como la poca confianza del general en la empresa que tenía entre manos³⁴.

Hay que asumir que el proyecto de fortificación y poblamiento fue un fracaso, pero a Sarmiento se le debe reconocer una exploración del estrecho impecable en cuanto a esfuerzo, tesón y habilidad en la navegación, a pesar de

(33) AGI, PATRONATO, leg. 32, R. 5. Derrotero y relación del viaje que hizo Juan Ladrillero para descubrir en el estrecho de Magallanes, como general de la armada que salió de la ciudad de Valdivia, en el Perú, el miércoles 17 de noviembre de 1557, por mandado del ilustrísimo señor gobernador, don García Hurtado de Mendoza.

(34) AHA 21, Ms. 0029, leg. 36.



Fig. 8. Buque de exploración oceanográfica *Sarmiento de Gamboa* (CSIC)

la precariedad de recursos. Su derrotero, que permaneció perdido hasta el reinado de Carlos III, fue utilizado por navegantes tan conocidos como los ingleses Fitz Roy y Byron, el brigadier Alejandro Malaspina y muchos otros. Afortunadamente, su meritorio historial es reconocido por sus compatriotas, y actualmente, un moderno buque de exploración oceanográfica, operado por el CSIC, lleva su nombre, así como antiguos buques de guerra de la Armada lo han portado también sobre su costado. Una montaña con hielo permanente al sur del estrecho ha sido bautizada como Sarmiento, y el mayor lago de Chile, ubicado en la región de Magallanes y de la Antártica Chilena, es conocido como Sarmiento de Gamboa.

A sir Walter Raleigh, su amigo y carcelero en Londres, los relatos del gallego le suscitaron estos comentarios, transcritos por el almirante Julio Guillén:

«No puedo por menos que alabar la paciente virtud de los españoles. Raramente o nunca nos es dado encontrar una nación que haya conocido tantas desgracias y miserias como sufrieron los españoles en sus descubrimientos de las Indias; persistiendo, empero, en sus empresas con constancia invencible, lograron anexionar a su país provincias tan hermosas que se pierde el recuerdo de tantos peligros pasados ...».

Pero este elogio era conciliable con su aversión por todo lo español, inquina por la que acabaría sus días decapitado, como ya se ha explicado.

Bibliografía

- ALONSO ROJO, José Miguel (2016). «Pedro Sarmiento de Gamboa». Trabajo de fin de máster inédito. Universidad de Valladolid.
- ARRIAGADA, Ramón (2012). *Juan Ladrillero: el navegante olvidado*. New Publisher.
- BARROS FRANCO, José Miguel (1978). Primer testimonio de Tomé Hernández. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 9, 65-75.
- (1988). Los últimos años de Pedro Sarmiento de Gamboa. *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 3/4, 9-28.
- (2006). *Pedro Sarmiento de Gamboa. Avatares de un caballero de Galicia*. Santiago de Chile.
- BARTOLOMÉ BENITO, Fernando (2005). *Don Diego Sarmiento de Acuña, conde de Gondomar*. Gijón, Trea.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe; GULLÓN ABAO, A.J. y MORGADO GARCÍA, A. (2016). *Las expediciones científicas en los siglos XVII y XVIII*. Madrid, Síntesis.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1896). Pedro Sarmiento de Gamboa, el navegante. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, XXVIII. Madrid.
- (1972). *Armada española II*. Madrid, Museo Naval.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de documentos inéditos para la historia de España XX. Descubrimientos en Indias*. Madrid, Museo Naval.
- GUILLEN TATO, Julio (1944). «Sarmiento de Gamboa (1579-1580)». Introducción a *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos III*. Madrid.
- JUAN Y FERRAGUT, Mariano (2019). España y el estrecho de Magallanes. Su escasa utilización y una fuente de preocupaciones. *Revista General de Marina*, 279. Madrid.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio (1946). *Vida y viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*. Madrid.
- LUCENA GIRALDO, Manuel (1986). Pedro Sarmiento de Gamboa: fuentes y bibliografía. *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 2, 59-88.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (1988). *El Pacífico español. De Magallanes a Malaspina*. Madrid.
- OYARZUN IÑARRA, Javier (1999). *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego*. Madrid, Ediciones Cultura Hispánica.
- PHILLIPS, Carla Rahm (2016). *The Struggle for the South Atlantic. The Armada of the Strait (1581-84)*. Londres.
- SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro (1950). *Viajes al estrecho de Magallanes (1579-1584)*. Buenos Aires.
- (2015). *Sumaria relación*. Edición de Joaquín ZULETA CARRANDI. Madrid, Vervuert, Biblioteca Indiana Iberoamericana.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

.....

Dirección postal

.....

País

Teléfono

C/e

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....

.....

.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena 1, 1.º, 28014 Madrid

Teléfono: 913 12 44 27

C/e: RHN@mde.es

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL: CONVOCATORIA DEL CONGRESO DE HISTORIA NAVAL 2025

Operaciones anfibia: historia y perspectivas

Las operaciones anfibia –y los desembarcos– nacieron con la propia historia de las acciones militares y nunca han dejado de ejecutarse como parte de las diferentes guerras que se han dado sobre la faz de la tierra. Hay tantos ejemplos de desembarcos en la historia, tanto antigua como medieval, moderna o contemporánea, que se hace difícil dar cuenta cabal, en un breve extracto, de su importancia y variedad.

La propia conquista de Troya que narra la *Ilíada*, por más que el hecho pueda ser pura mitología, registra una operación anfibia con oposición que presenta la particularidad de incluir un reembarco. El Imperio romano y los normandos conquistaron la gran isla británica con operaciones de desembarco (inevitablemente), isla que había sido invadida previamente por anglos, jutos y sajones, al modo en que los ejércitos árabes de los distintos imperios provenientes del actual Marruecos hacen con España y en que, como nos dice Camoes, Portugal conquista Ceuta en 1415, entre otras razones para evitar que aquellas invasiones árabes se repitiesen. El nudo de la campaña de las Terceras, por la que una armada y un ejército de Felipe II concluyen la lucha contra quienes se oponían a que fuera, por derecho propio, rey de Portugal, es una operación anfibia en toda regla, y en ella se emplean ya embarcaciones específicas para el desembarco de tropas. La Gran Armada fue una operación anfibia que no llegó a ejecutarse pero que sí se planteó en su totalidad, y tales planes proyectaban el cruce del canal de la Mancha en embarcaciones menores protegidas por una armada procedente del océano. La reconquista de Orán por España bajo Felipe V es otro ejemplo paradigmático, cuya feliz conclusión contrasta con la intentona de conquista de Cartagena de Indias por Gran Bretaña en 1741, anticipo de la toma de La Habana (esta vez sí que con conclusión feliz para los británicos) que acontecería veintitún años después. El desembarco de Alhucemas, en fin, de 1925 es una operación anfibia de cuño moderno, prólogo de las muchas acciones de este género que se produjeron durante la Segunda Guerra Mundial.

La evolución de estas operaciones, grandes y pequeñas, nacionales o en coalición, en latitudes altas y en latitudes bajas, ha dejado a lo largo de la



historia universal un reguero de experiencias que aún está por explotar historiográficamente, y la historia española es particularmente fecunda en ellas. De su estudio se deben extraer lecciones y enseñanzas para la ciencia militar. Este es el propósito del Congreso de Historia Naval (IHCN), 2025, y a participar en él invita el Instituto de Historia y Cultura Naval, en la seguridad de que será de interés tanto para los investigadores en particular como para la comunidad académica en general, así como para el público interesado en la historia naval.

Lugar y fechas

El congreso se celebrará presencialmente en Madrid, y será transmitido en directo por el canal YouTube Armada, los días 8, 9 y 10 de abril de 2025, en horario de mañana y tarde.

Participación

El congreso está abierto a la participación, tanto presencial como telemática, de todos los investigadores que deseen presentar sus trabajos sobre el tema.

Idioma

El congreso se celebrará en español, pero se admitirán resúmenes, exposiciones y ponencias en portugués, inglés, francés e italiano.

Presentación y selección de ponencias

Los interesados en participar deberán remitir sus trabajos, en formato pdf, a la dirección electrónica ihcn-dei@mde.es, antes del día 11 de enero de 2025, indicando en el asunto del mensaje «Congreso IHCN 2025. Propuesta de ponencia». Los remitentes deberán aportar un resumen de su ponencia de entre trescientas y quinientas palabras, que incluya el título, de tres a seis palabras clave y las principales fuentes en que se basará la exposición, así como, en su caso, el panel de asignación de preferencia. Todo ello habrá de ir acompañado de un breve *curriculum vitae* que indique la filiación académica del autor, así como su número de teléfono y su dirección tanto postal como electrónica. En el caso de ser invitado, también indicará en el mensaje cómo desea hacer su exposición: si presencial o telemáticamente.

Los resúmenes de los trabajos aportados en plazo serán examinados por el comité científico de historiadores asociados al IHCN formado para la ocasión, que dictaminará su admisión o su rechazo para su presentación en el congreso. La selección se basará en su relación con el tema de este, no siendo aceptables las propuestas que no se ajusten lo bastante a él. Tampoco serán aceptados los trabajos ya publicados o que no sean obra de quien los propone.

La secretaría del congreso, antes del 15 de febrero de 2025, informará a los autores cuyos trabajos hayan sido seleccionados de esta circunstancia, solicitando al propio tiempo de tales autores confirmación de su intención de presentarlos, así como la forma elegida para hacerlo (presencial o telemática).

Exposición de las ponencias

Durante el congreso, los autores de las ponencias admitidas tendrán un periodo de veinte minutos para presentarlas oralmente, con apoyo de imágenes si lo precisan. Esta presentación, como ya se señaló, podrá hacerse presencialmente o por vía telemática. Como norma general, después de cada tres ponencias habrá un coloquio de quince minutos para que los asistentes (presenciales y telemáticos) puedan formular preguntas sobre lo expuesto.

Publicación de las ponencias

Escuchada la presentación de cada ponencia, el comité científico determinará si aquella es merecedora de un examen detallado para su posible publica-

ción. La secretaría del congreso comunicará a los autores de los trabajos así seleccionados que, si lo desean, deberán enviar la ponencia por escrito a tal efecto, en el mismo formato y a la misma dirección que los resúmenes, con una extensión máxima de siete mil palabras, incluyendo notas y bibliografía.

Las normas editoriales aplicables a la redacción de las ponencias serán las de la Subdirección de Publicaciones y Patrimonio del Ministerio de Defensa, accesibles este enlace https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/n/o/normas_edicion_y_publicacion_noviembre_2024.pdf. El plazo para la recepción terminará el día 13 de septiembre del 2025. Las ponencias recibidas en tiempo, no más tarde de cuatro meses después de finalizar el congreso, serán finalmente examinadas para su publicación según los criterios siguientes:

- la calidad de los trabajos y su valor para incrementar la historiografía sobre el tema;
- la originalidad de los trabajos y su valor para incrementar la historiografía sobre el tema.

Los trabajos seleccionados se publicarán, previa corrección editorial, en un *Cuaderno Monográfico* del IHCN que se publicará en el año 2026.