



ACADEMIA DE LAS CIENCIAS
Y LAS ARTES MILITARES

Comunicaciones académicas

Sarmiento de Gamboa y la fortificación del Estrecho de Magallanes

Enrique Tapias Herrero

Academia de las Ciencias y las Artes Militares

Sección de Historia Militar

1 de enero de 2024

Introducción

La incursión del corsario Francis Drake en el Mar del Sur en 1579 después de haber atravesado el Estrecho de Magallanes causó alarma en el virreinato del Perú y en la Corona de España, ya que los enclaves costeros españoles se encontraban prácticamente indefensos. Los saqueos a Valdivia y El Callao, y la captura de un navío, que cargado de plata navegaba hacia Panamá, así lo demuestran. Aquella situación podía repetirse, sobre todo, cuando Drake regresaba a Londres convertido en un personaje acaudalado después de dar la vuelta al mundo.

Francisco de Toledo, uno de los mejores virreyes que tuvo el Perú, ordenó la preparación de una expedición formada por dos naos y un bergantín que debería comandar Pedro Sarmiento de Gamboa, llevando como almirante al capitán Villalobos. El polifacético Sarmiento era un reputado cosmógrafo, cartógrafo, historiador, gran navegante, y descubridor del archipiélago Salomón. Los objetivos de la expedición comenzaban por situar la boca occidental del Estrecho de Magallanes, que, a pesar de haber sido ya localizada en anteriores misiones de exploración, había dudas sobre los datos obtenidos. Una vez en la canal se debería levantar un minucioso derrotero que sirviera a futuros navegantes. Sarmiento debería informar sobre la posibilidad de realizar algún asentamiento permanente

que permitiera el fortificar el Estrecho y así poder controlar el paso de futuros intrusos. En paralelo, debería informar sobre la presencia de indígenas con su comportamiento y costumbres, así como de la flora y fauna.

Rumbo al sur

El 11 de octubre de 1579 salía la expedición del puerto del Callao con objeto de realizar la comisión durante el verano austral. Dadas las duras condiciones climatológicas del Estrecho era preciso atravesarlo entre los meses de diciembre y febrero, caso contrario se exponían a un casi seguro fracaso dada la fuerza y continuidad de los temporales. De todas formas, dado que predominaban los fuertes vientos de poniente, la travesía de occidente a oriente resultaba más llevadera; las 110 leguas de su recorrido podían navegarse en una semana, si no había contratiempos. A los duros ponientes había que añadir unas corrientes de marea fortísimas que podían alcanzar los ocho nudos. De hecho, son innumerables los navíos que después de entrar en el Estrecho por el mar del Norte, que a partir del siglo XVIII sería llamado Atlántico, eran expulsados bajo temporales que podían durar días o semanas.

El 17 de noviembre divisaron tierras altas cubiertas de nieve situándose con los astrolabios en 49º de latitud sur, en plena navegación con los papahígos de mayor y trinquete. La costa patagónica occidental próxima al Estrecho estaba formada por innumerables islas, islotes y farallones, que con sus correspondientes canales dificultaban la localización de la bocana por la que se accedía al canal principal del Estrecho. Durante los meses de noviembre y diciembre se navegó por los canales con el bergantín, de escaso calado, y bateles de las naves, esperando les condujera al canal principal. Con frecuencia ascendían a las montañas más altas por ver si era visible desde las alturas. En enero Sarmiento decidió salir a mar abierto con las naos y el bergantín, pero un fuerte temporal los separó de manera definitiva.

La capitana se refugió en el recién bautizado Puerto de la Misericordia, que había sido establecido como punto de reunión, y al pasar diez días sin noticias, Sarmiento asumió que la nao almiranta y el bergantín, o se habían hundido, o regresado a puerto, ya que apenas les quedaban anclas y cables. El 2 de febrero se continuó rumbo al sureste encontrándose con unos indios portadores de algunas prendas europeas, que pensaron pudieran proceder de la expedición de Drake. Fondeados en Puerto de la Candelaria la tripulación mostró su malestar con la infame meteorología y el probable fracaso del viaje al encontrarse solos, por lo que suplicaban el regreso. El ambiente se había enrarecido y la prueba es que se llegó a ajusticiar a un tripulante que estaba preparando un motín. Sarmiento se opuso al regreso, indicando que Dios estaba con ellos. Además, los indígenas les mostraron

cómo llegar al canal principal del Estrecho, que se encontraba cerca. El 9 de febrero ya eran conscientes de estar navegando en pleno canal.

Navegando por el Estrecho

Tres días más tarde, el general tomó posesión bautizándolo como el «Estrecho de la Madre de Dios», encontrándose en una latitud de 53° sur. En un momento determinado el canal tomaba rumbo al noreste, dejando atrás las tierras altas. La crónica del viaje se redactaba a diario con todas las observaciones astronómicas y geográficas, tal como había ordenado el virrey. Debían realizar cuatro copias de la crónica; una debería presentarla Sarmiento al monarca en España; otra la llevaría la nave almiranta de regreso a El Callao, una vez alcanzado el Mar del Norte; una tercera debía ser entregada al gobernador de Buenos Aires para que se la hiciera llegar al virrey y, la última, debería enviarla Sarmiento por tierra hasta Lima. A lo largo de la navegación por el Estrecho se fueron bautizando los puntos geográficos más notables, permaneciendo algunos de ellos en la actualidad.

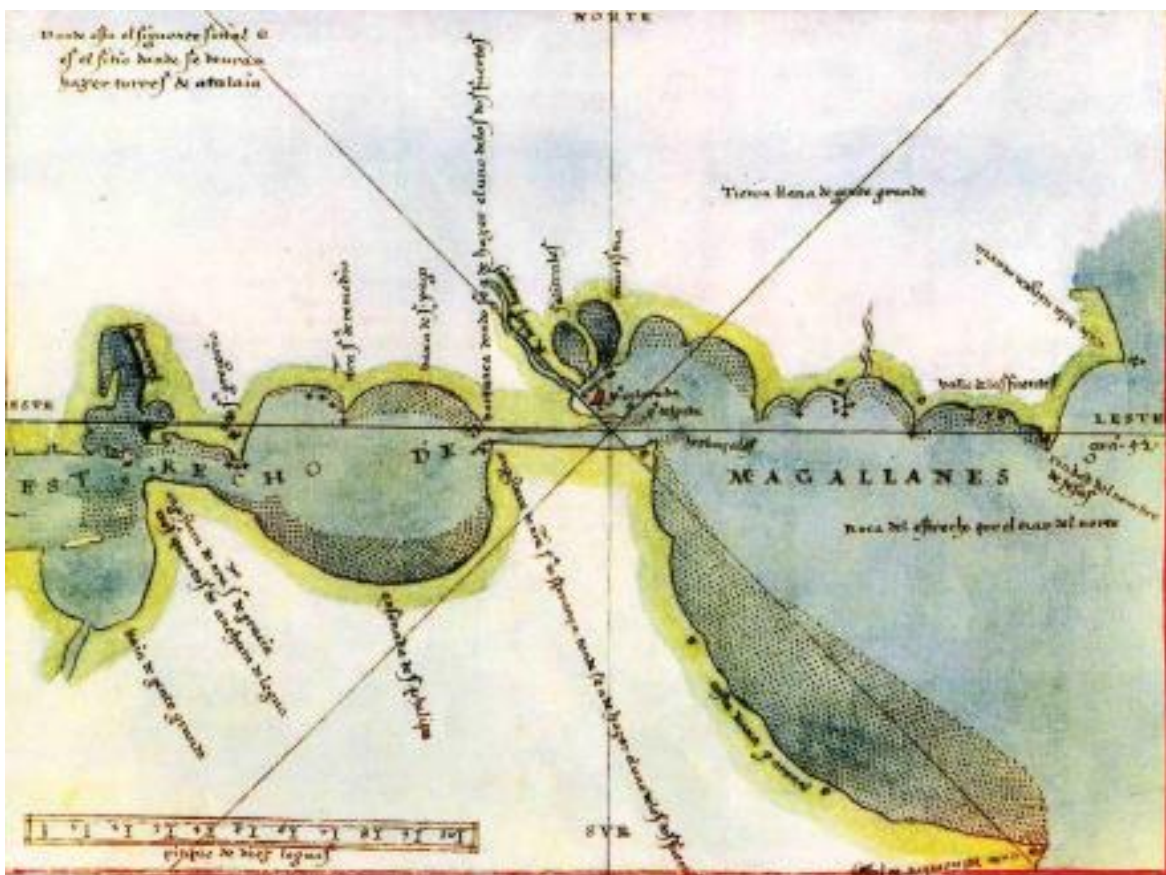
El 18 de febrero se alcanzó la primera angostura, bautizada como Nuestra Señora de Gracia, en un lugar de valles que parecía muy oportuno para su fortificación y para asentar una población. En este lugar tuvieron varios encuentros con indios patagones itinerantes que poseían una talla considerable, bastante superior a la europea, pero sin ser gigantes; eran muy temidos por los indígenas de la costa occidental, de menor corpulencia. Su comportamiento era errático, pues tan pronto se acercaban para realizar intercambios como comenzaban a flechazo limpio. Después de pasar una segunda angostura, que tenía algo menos de media legua de ancho, se divisó a lo lejos el mar del Norte.

Rumbo a España

Como se había ordenado, Sarmiento puso proa a España en una larga navegación que pasaría por la isla Ascensión, en 8° de latitud sur, corrigiendo la situación de la isla, para luego recalar en el archipiélago de Cabo Verde donde descansaron un mes para carenar y calafatear la embarcación. Poco antes de su llegada sufrió el ataque de un corsario francés, pero consiguió eludirlo. En Cabo Verde compró un falucho que envió a Brasil para llevar una de las crónicas al virrey Toledo. A mediados de agosto de 1580, alcanzó la costa gaditana para luego desplazarse a Badajoz, donde se encontraba el rey Felipe II, que trataba de hacerse por herencia con la corona de Portugal.

Sarmiento presentó su informe al monarca indicando que creía factible el asentamiento y la fortificación. Para estudiar el proyecto se formó una junta

compuesta por el duque de Alba, que no era partidario de la empresa, el marqués de Santa Cruz, don Francés de Álava y el conocido ingeniero militar Juan Bautista Antonelli. Éste, apoyado por otro ingeniero, Spanochi, recomendó, de materializarse el proyecto, utilizar el estrechamiento de la Esperanza, mucho más estrecho (1.250 m.) que la angostura de Nuestra Señora de Gracia, que sugería Sarmiento. Se construiría un gran fuerte en cada lado con una dotación de 200 soldados, auxiliados por varias atalayas, construidas más cerca de la bocana, que servirían de alerta. Felipe II tenía serias dudas sobre la viabilidad del proyecto por lo que solicitó opinión al Consejo de Indias, pero al conocer que Francis Drake acababa de regresar triunfalmente a Londres cubierto de riquezas, entendió que la proeza generaría imitadores por lo que decidió aceptar la propuesta de Sarmiento. Además, se habían recibido informes de inteligencia que aseguraban la presencia próxima de corsarios franceses por la costa brasileña.



Carta levantada por Sarmiento

La Armada del Estrecho

El monarca ordenó la formación de una gran expedición que partiría con pertrechos y cerca de tres mil personas entre las que figuraban familias de pobladores para asentarse en dos lugares del Estrecho, así como soldados y artilleros para dotar a

las fortificaciones. Además, transportaría al nuevo gobernador de Chile con 500 soldados para su guarnición. En paralelo, deberían atacar a cualquier corsario o pirata encontrado. Como general al mando nombró a Diego Flores Valdés, un veterano marino que ya había mandado flotas a Indias pero que no poseía un buen cartel, por lo que su decisión fue muy criticada. Sarmiento esperaba ser nombrado para ese cargo, pero, como le ocurrió a Elcano años atrás, la Corona exigía un mínimo de nobleza o cuna para liderar las grandes expediciones. Sarmiento, defraudado, solicitó su regreso a Perú, pero Felipe II para evitar su partida le nombró capitán general y gobernador del Estrecho, pero solo sería efectivo a partir del momento en que se iniciara el asentamiento. De todas formas, ordenó que sus opiniones fueran tenidas en cuenta por el general, cosa que no sucedió, lo que dio lugar a continuos enfrentamientos entre los dos líderes durante la expedición.

El 25 de septiembre de 1581, el duque de Medina Sidonia forzó a la expedición a salir de Sanlúcar con 23 naves, en contra del criterio del general, de Sarmiento y de los pilotos, que aseguraban que las condiciones eran adversas. Al poco tiempo de partir, fuertes vientos del sur dispersaron la fuerza, que tuvo que regresar a Cádiz tras perder cinco naves y 800 hombres; una de las naves hundidas era la que había capitaneado Sarmiento en su paso por el Estrecho. Tras esperar un período de buen tiempo y la recuperación de Diego Flores, que había caído enfermo, el 9 de diciembre de 1581 salió la expedición, pero ahora solo con 16 naves.

Tras pasar tres semanas en Cabo Verde se arrumbó a Río de Janeiro, llegando a puerto el 24 de marzo de 1581, después de perder durante la travesía 150 hombres. El plan era invernar en el citado puerto a pesar de que la broma podía debilitar sus cascos, pero había que esperar el momento propicio para salir hacia el Estrecho con objeto de alcanzarlo durante el verano austral.

Proa al Estrecho

El 2 de noviembre de 1582 salió la expedición con quince naves para pronto comenzar a sufrir fuertes temporales que llevaron a hundirse a varios buques, por lo que el general decidió entrar en la isla brasileña de Santa Catalina para reparar. El 13 de enero salían hacia el Estrecho las diez naves que se encontraban en condiciones, perdiéndose un nuevo buque. Diego Flores permitió que tres de sus buques con el gobernador de Chile y sus 500 soldados entraran en Buenos Aires para seguir camino por tierra hacia su destino. Los seis navíos restantes trataron de entrar en el Estrecho en repetidas ocasiones, sin lograrlo debido a fuertes vientos contrarios, por lo que regresaron al puerto brasileño de Santos para invernar. Felipe II conocedor de sus carencias envió cuatro naves con bastimentos bajo el mando de Diego de Alceda. El general Flores, que no parecía muy partidario

de un nuevo intento en el Estrecho, dejó la armada al almirante Diego de Rivera y con tres naves partió hacia Pernambuco para expulsar a corsarios franceses de la costa.

El 2 de diciembre de 1583 salía de nuevo la armada compuesta ahora por tres naos, dos fragatas y un patache, bajo el mando del almirante Rivera. El 1 de febrero penetraban en el Estrecho pasando la primera angostura, pero un fuerte temporal de poniente les hizo retroceder a la boca oriental. Sarmiento acertó a fondear y se pudo desembarcar a 330 personas, fundando la ciudad bautizada como Nombre de Jesús. Se realizó un nuevo intento de pasar las dos angosturas para fundar la segunda población, pero nuevos temporales lo impidieron forzando al almirante a abandonar la zona con sus dos fragatas. Tras hundirse una de las naos, Sarmiento envió la nao que le quedaba con pobladores para la nueva fundación en un lugar pasado los dos estrechamientos, con la condición de que, si no estaban de vuelta en tres días, saldría por tierra con cien hombres a buscarlos. Recorrieron en un mes los 340 km (70 leguas) que los separaban, sufriendo ataques de indios patagones y, otros de menor talla; al menos, encontraron mucha caza de venados a los que se podían aproximar, y mejillones en cantidad. Durante el infernal trayecto murieron tres hombres de resultas de los ataques de patagones.

El 25 de marzo de 1584 se fundó la Ciudad del Rey don Felipe que sería conocida más tarde como el Puerto del Hambre. Pasados unos días, Sarmiento embarcó en la nao para buscar ropa de abrigo en la otra ciudad, pues se acercaba el invierno. Durante la navegación la nao fue expulsada fuera del Estrecho como en anteriores ocasiones, siendo imposible el regreso por lo que arrumbó a puerto brasileño donde abastecerse.

Desventuras de Sarmiento

Al fracasar en nuevos intentos de retornar al Estrecho con bastimentos, Sarmiento decidió regresar a la metrópoli para pedir ayuda en persona. En el viaje de vuelta fue apresado por corsarios ingleses que lo llevaron a Londres para pedir rescate. El conocido corsario Walter Raleigh lo acogió amistosamente presentándole a la reina Isabel que lo recibió en una larga audiencia mantenida en latín y le facilitó un pasaporte para su regreso a España. Poco antes de atravesar los Pirineos fue de nuevo apresado por los hugonotes, que lo retuvieron en prisión durante tres años al considerar Felipe II que el rescate solicitado era demasiado alto.

Pagado el rescate, que fue reducido considerablemente, Sarmiento fue recibido en audiencia por Felipe II, que después de haber considerado años antes la posibilidad de enviar auxilio a los pobladores, finalmente nada se hizo. Del salario que se le debía a Sarmiento fue deducida la cantidad abonada en su rescate; así pagaba la

Corona a sus mejores navegantes. Se le nombró almirante de galeones y falleció embarcado en 1592.

Epílogo

El derrotero de Sarmiento de Gamboa, que permaneció perdido hasta tiempos de Carlos III, fue utilizado por conocidos navegantes como los ingleses Fitz Roy y Byron, el brigadier Alejandro Malaspina y muchos otros. Tres años después del poblamiento llegó al estrecho el corsario inglés Thomas Cavendish, encontrando en el Puerto del Hambre a veinte supervivientes, de los que solo embarcó a uno, ya que un cambio del viento precipitó la partida dejando en tierra al resto. En 1790 otro navío inglés rescató al último superviviente que falleció en el viaje de regreso a Europa.

En lo que se refiere a la fortificación, el almirante Rivera aseguraba que el estrechamiento seleccionado era más ancho que lo indicado por Sarmiento, por lo que resultaba inútil su artillado dado el limitado alcance de sus cañones. Tres décadas más tarde se descubriría el paso por el cabo de Hornos, lo que reducía la importancia del Estrecho de Magallanes al permitir una ruta alternativa en la comunicación de los dos mares.

Nota: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares.

© Academia de las Ciencias y las Artes Militares - 2023