

PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA

Prólogo

En el mes de febrero del año 1584, y en el lugar exacto donde termina la costa oriental del continente americano, no más de tres centenares de hombres y mujeres iniciaban lo que habría de ser el primer intento de colonización de esas tierras australes.

El conductor de esta empresa era Pedro Sarmiento de Gamboa, un marino de la corona española que, con inquebrantable tenacidad, se había empeñado en el propósito de asegurar que España tuviera el control del Estrecho de Magallanes.

En la trama de esta historia, de la que nacería la primera población de la actual provincia de Santa Cruz, se entrecruzan los hilos de la disputa por el poder que libraba España, la primera potencia europea de la época, y la emergente Inglaterra, que buscaba su propio espacio en el mundo colonial.

Aquellas soledades de Cabo Vírgenes fueron el escenario de la aventura. Escenario que tubo de telón de fondo a las disputas coloniales y entre bambalinas a las potencias que eran los grandes protagonistas. El austero Felipe II por un lado y por el otro la intrigante personalidad de Isabel I, que declamaba la paz mientras hacía la guerra. También nos vamos a encontrar con Francis Drake, uno de los corsarios más audaces del siglo XVI.

Esta en definitiva será la historia, pequeña, marginal, una parte de la historia grande que protagonizaban las potencias europeas. Una, para preservar su control monopólico en las colonias del Nuevo Mundo, la otra, para quebrar en su propio beneficio el férreo sistema que había establecido España.

La disputa será larga, se extenderá hasta los años iniciales del siglo XIX. De ella saldrá una Inglaterra convertida en la primera potencia mundial y una España poco menos que en ruinas y con apenas los despojos de su imperio colonial.

Pero, por aquello de que la historia la escriben los que ganan, la gloria de España quedará en las sombras y también en esas sombras están los hombres, que como Sarmiento de Gamboa, construyeron aquella gloria. Y en el caso de nuestro protagonista como la imagen del fracaso.

Sarmiento de Gamboa será un instrumento del destino, un empecinado ejecutor al que las circunstancias le resultarán adversas. Cierto es que no fue tocado por la mano de la fortuna, más aún; es la personificación del infortunio. La adversidad siempre pudo más que su voluntad, y esta no fue escasa.

Sin embargo, y más allá del resultado de la empresa que le fuera encomendada, es válido el hecho de haber sido el conductor del primer intento de colonización en el territorio de Santa Cruz. Tan difícil era la aventura que deberá esperarse el paso de tres siglo, la evolución del sistema de transporte marítimo y cambios sustanciales en la economía, para que con éxito se concrete el asentamiento y el desarrollo urbano en Santa Cruz.

A Pedro Sarmiento de Gamboa, y a las mujeres y a los hombres que lo acompañaron, les corresponde el singular honor de haber sido los primeros colonizadores del extremo austral del continente americano.

El enfrentamiento de dos potencias

En el año 1492 se producen una serie de acontecimientos que habría de convertir a España en una potencia europea. En primer lugar, y al iniciarse el año, los Reyes Católicos logran conquistar Granada que era el último reino árabe que existía en la península ibérica. De esta forma daban fin a una larga reconquista, poner término a una ocupación de más de siete siglos y consolidaban la organización de la nación.

Ante de finalizar el mismo año Cristóbal Colón tomaba posesión, en nombre de la corona española, de las tierras americanas descubiertas. Dos años más tarde, con la mediación del Papa, se firma el tratado de Tordesillas a través del cual España y Portugal llegan a un acuerdo para el reparto de las tierras del Nuevo Mundo. Con posterioridad, en el transcurso del reinado de Carlos V, España expande sus dominios europeos más allá de los Pirineos y se convierte en la primera potencia del Viejo Continente.

Los descubrimientos le irán agregando nuevas tierra a la corona española de forma tal que, con Felipe II, sus dominios coloniales se extenderán hasta alcanzar el continente asiático. De este modo España, además de ser la primer potencia europea, se convierte en el mayor imperio de la época.

El descubrimiento de América había desplazado el eje del sistema económico europeo desde el Mediterráneo al Atlántico. Es a consecuencia de este cambio que se valoriza la importancia de las islas británicas y le permite a Inglaterra comenzar a emerger del aislamiento al tiempo que trataba de modificar su papel en la economía mundial. Hasta ese momento había tenido la función de proveedora de materias primas. *“A partir del siglo XIII la prosperidad de Inglaterra dependía (...) de la exportación de lana cuyos principales clientes eran España y los Países Bajos”*.¹

En un principio las relaciones entre Inglaterra y España transcurrieron en buenos términos. *“La situación cambió cuando Wolsey y Enrique VIII iniciaron una política antiespañola. Las exportaciones inglesas disminuyeron mucho, también la supresión de los monasterios no hizo sino agravar la situación económica (...) los nuevos propietarios laicos convirtieron la superficie cultivada en prados y pastos para el ganado lanar (...). Resultó de ello una profunda miseria (...). La depresión creciente ocasionó sangrientas rebeliones aldeanas”*²

Al momento de llegar al trono de Inglaterra la reina Isabel I la economía estaba en crisis. Habían disminuido las exportaciones tradicionales y *“aquel grave aprieto inspiró a los gobernantes ingleses proyectos de gran alcance y los comerciantes comenzaron a buscar nuevos mercados”*.³

Los grandes proyectos se orientaban a lograr la participación de Inglaterra en el negocio colonial, mientras que la apertura de nuevos mercados también se vinculaba con las posibilidades que ofrecía el comercio colonial.

Sin embargo este camino presentaba el obstáculo, poco menos que insalvable, que la corona española había creado al establecer una vinculación monopólica entre la metrópolis imperial y sus colonias. Pero no todos estaban dispuestos a aceptar la situación existente. *“Dos de estos países – Inglaterra y Francia- no se resignaron a ser espectadores pasivos (...) y decidieron también aprovecharse del esfuerzo ajeno apelando a la guerra de corso si no había otro camino”*.⁴

La figura del corso había surgido como respuesta a los ataques que sufrían los buques por parte de los piratas. Ante esta situación de pillaje se aceptó que el gobierno del país de origen del buque saqueado estaba en el derecho de otorgarle a éste la patente de corso. Esta patente habilitaba al asaltado a compensarse de las pérdidas con el atraco de otros buques de la misma nacionalidad que el que había cometido el acto de piratería. Este procedimiento era aceptado por el resto de los países.

¹ Historia Universal – Volumen VII pág. 227– La Hegemonía española – Carl Grimberg y Ragnar Svanström

² Idem ant – pág. 228

³ Idem ant – pág. 228

⁴ Idem ant – pág. 112

En el transcurso del reinado de Isabel I la política de Inglaterra se vuelve más agresiva con España. Aunque formalmente la corona obligaba a sus súbditos a no violar los derechos españoles en sus colonias, *“los comerciantes de la City no tenían motivos ni deseos de respetar el acuerdo que los excluía de las regiones más ricas del mundo en aquel entonces”*.⁵

El procedimiento utilizado por la corona inglesa, para mantener las formas y satisfacer sus intereses, fue el de otorgar patentes de corso, de tal suerte *“la piratería inglesa, que ya era célebre en el siglo XV, adquirió en el XVI proporciones patrióticas. Los corsarios se convirtieron en héroes nacionales o poco menos”*.⁶ De estas actividades no era ajena la propia corona inglesa ya que la reina Isabel recibía un porcentaje del botín capturado por los corsarios.

⁵ Idem ant – pág. 112

⁶ Idem ant – pág. 112

Un corsario afortunado

La corona española, en los territorios americanos que controlaba, se había encontrado con una fuente de aprovisionamiento de metales preciosos, de manera especial de la plata que se extraía de los ricos yacimientos ubicados en México y el Alto Perú.

Para evitar el ataque de los piratas y de los corsarios los españoles organizaban una flota de buques mercantes que, partiendo del Caribe, les permitía atravesar el Atlántico protegidos por naves de guerra hasta arribar al puerto español de destino.

El transporte del mineral de plata que se explotaba en el Alto Perú iba desde el puerto del Callao hasta Centroamérica desde donde era transportado por tierra para ser nuevamente embarcado en el Caribe con destino a España.

La travesía por el Pacífico se realiza sin grandes medidas de seguridad. La dificultad del paso entre este océano y el Atlántico por la ruta austral era la mejor protección. Pedro Francis Drake *“concibió el audaz plan de atacar a los españoles en sus ricos establecimientos de las costas del Pacífico”*.⁷ Drake era un marino inglés que había nacido en Devon en el año 1543 y que desde 1565 se había iniciado en los asaltos corsarios en contra de las naves españolas que navegaban por el Caribe.

Para concretar su intento, además de la audacia, Drake debió interesar a quienes se encargaran de financiar la empresa, a lo que se debía agregar la obtención de la autorización de la reina para que le extendiera la patente de corso.

Logrado esto el 13 de diciembre de 1577 zarpa del puerto de Plymouth con una flota de cinco naves. El objetivo formal era el de la búsqueda de nuevos territorios para Inglaterra en el mar austral. *“La verdad es que a Francis Drake y a su reina, participante financiera de la expedición, les tenía sin cuidado los mares australes (...), aquel cuento sólo encubría el verdadero objetivo ante el embajador del rey de España”*.⁸

Realizada la travesía del Atlántico entran en la bahía de San Julián y durante la estadía se produce un intento de motín. El que lo encabezaba era Thomas Doughty que será ajusticiado en el lugar. El 21 de agosto de 1578 se encuentran en la boca oriental del Estrecho de Magallanes, esta era *“una región que los ingleses conocían únicamente de oídas puesto que el camino de acceso al mar del sur (...) se hallaba entre los secretos más celosamente guardados por los españoles”*.⁹

En el paso del Estrecho el corsario Drake cuenta a su favor con condiciones climáticas favorables. No se hacen presente los fuertes vientos del sudoeste, que predominan en la región, lo que le permiten realizar el recorrido en apenas dieciséis días.

Pero al ingresar al Pacífico una tormenta le dispersa la flota. A partir de este momento sólo continúan la expedición tres naves; Golden Hind, Marygold y Elizabeth, aparentemente las dos restantes habían sido abandonadas en el Estrecho. Los tres navíos son arrastrados con rumbo sudoeste hasta alcanzar el paralelo 57° de latitud sur. En este punto pierden definitivamente contacto con la Marygold. Mientras que las otras dos son ahora empujadas por la tormenta hacia el noroeste, la Elizabeth consigue ingresar en el Estrecho de Magallanes desde donde regresará a Inglaterra.

La Golden Hind, que era la nave capitana, es nuevamente impulsada por los fuertes vientos hacia el sur circunstancia *“que le permitió a Drake advertir que la tierra del sur del estrecho carecía de la continuidad que los geógrafos hasta entonces le atribuían, y que el supuesto vasto continente austral era, a los menos por ese lado, una invención”*.¹⁰

Recién a fines del mes de octubre, después de casi dos meses de soportar los rigores de los vientos australes, logra refugiarse en un puerto natural de la costa occidental fueguina. Allí recomponen sus fuerzas los tripulantes y reparan las averías de la nave. El 1° de noviembre se reanuda la expedición

⁷ Historia del Estrecho de Magallanes – Mateo Martinic – pág. 67

⁸ Piratas – Wolfram Zu Monfeld – pág. 190

⁹ Idem ant – pág. 190

¹⁰ Historia de la Región Magallánica – Mateo Martinic – Tomo I pág. 179

por el Nuevo Mundo que finalizará a mediados del año 1579 en las costas de la actual San Francisco en América del Norte.

En este tiempo Drake se dedicará con éxito a atacar a las desprevenidas tripulaciones de las naves españolas que no se imaginaban la posibilidad de un abordaje en aguas del Pacífico. Sus correrías también se extienden a las localidades de las costas de Chile y de Perú que no contaban con suficiente protección. Como resultado de sus andanzas reúne un fabuloso botín.

Pero el problema que se le presenta es el del regreso a Inglaterra porque presume que los españoles intentarán detenerlo si es que retorna por el Estrecho de Magallanes, a esto se suma la dificultad de la navegación por los mares australes, que él bien conocía por propia experiencia.

Es entonces cuando decide tomar la ruta de Oriente, *“casi un año y medio duró todavía el viaje de regreso, atravesando el Pacífico y tocando de paso en las Filipinas y Molucas (...) costeano Java (...) para doblar después el cabo de Buena Esperanza, tras lo que, el 5 de noviembre de 1580, tres años después de su salida, atracaron en el puerto de Plymouth”*.¹¹

Su arribo constituyó una sorpresa, pues ya se los daba por perdidos, y el botín logrado generó la euforia. Para la City londinense los metales preciosos obtenidos se convirtieron en una fuente extraordinaria de financiamiento de las actividades locales. Es por ello que *“Francis Drake fue celebrado como un héroe y en cuanto a los financieros del viaje, entre ellos la misma reina, podían esta más que satisfechos (...) por cada libra que habían invertido en la empresa recibieron 47”*.¹²

La importancia de esta afortunada correría de Drake provoca que *“el 4 de abril de 1581 (...) la reina Isabel, (...) por mediación del embajador de Francia, (...) lo armó caballero en la engalanada cubierta de la Golden Hind”*.¹³

El, desde ahora, caballero Francis Drake continuará prestando sus invaluable servicios a la corona inglesa. Años más tarde será uno de los comandantes de la flota que enfrentó a la Armada Invencible de Felipe II en el Canal de la Mancha. Después de muchas aventuras, y reconocida gloria, murió en 1596 a los 52 años de edad.

¹¹ Zu Monfeld – op. cit. pág. 179

¹² Idem ant – pág. 197

¹³ Idem ant – pág. 197

La espalda vulnerable

A la corona española, mucho más que las riquezas arrebatadas por Drake, lo que le preocupó fue comprobar que la costa occidental de América, que se consideraba hasta entonces como un territorio protegido, también podía ser atacado con éxito por los corsarios. Esta nueva situación obliga a un cambio en el sistema de seguridad que impidiera el acceso al Pacífico de las naves enemigas.

La responsabilidad de la propuesta de un nuevo modelo de seguridad le fue encargada al Virrey del Perú, Francisco de Toledo, quien opinó que la primera medida que se debía adoptar era la de disponer de un mayor conocimiento del extremo austral del continente, y de manera especial del Estrecho de Magallanes que en ese tiempo se lo consideraba como el único paso entre los dos océanos. Para ello decidió, como primera medida, *“enviar al sur, en plan de exploración y vigilancia, al capitán Pedro Sarmiento de Gamboa que era, por lejos, el más capacitado marino que había en los reinos americanos del Pacífico”*.¹⁴

Nuestro protagonista nació, presumiblemente, en el año 1532 y no hay acuerdo entre los investigadores si llegó al mundo en Alcalá de Henares o en Pontevedra. Lo cierto es que en Galicia es el lugar donde aprende las artes de la marinería. *“A los dieciocho años (1550) entró al servicio de las armas reales participando en las guerras que por entonces el imperio sostenía en Flandes, Italia y Alemania”*.¹⁵

Cinco años más tarde lo encontramos en el Nuevo Mundo. Entre 1555 y 1557 presta servicios en el Virreinato de México y en la Capitanía de Guatemala. Desde allí se traslada al Virreinato del Perú. Desde el año 1567 hasta 1569 integra la expedición que, comandada por Alvaro de Mendaña, recorre el Pacífico y que descubre las islas Salomón al oriente de Nueva Guinea.

En sus años de residencia en el Perú también desarrolla una intensa actividad intelectual. Como historiador se dedica a la investigación de los orígenes de los incas. Posee una sólida cultura que lo convierte en un personaje de prestigio reconocido en el Virreinato. *“Domina idiomas, astronomía (y astrología), matemáticas, cosmografía y dibujo; también por su capacidad literaria como cronista e historiador, que incluía obras de importancia y además apuntes, apuntes sobre navegación, fortificaciones y ballística. Pero sobre todo, era un consumado nauta, tenido como el más competente en las aguas del Pacífico sur”*¹⁶. Dice Abad de Santillán que fue condenado por la Inquisición, sin embargo esta información no aparece confirmada por otros investigadores.

Pedro Sarmiento de Gamboa era fundamentalmente un experto navegante, un fogueado militar, y un fiel servidor de la corona española. En consecuencia, reunía inmejorables condiciones para estar al frente de la expedición planeada por el Virrey del Perú.

La partida de las naves con rumbo al sur se produce el 11 de octubre de 1579. La empresa tenía el doble objetivo; la exploración y la vigilancia. La exploración para disponer de un mejor conocimiento de las regiones australes, y la vigilancia obedecía al convencimiento que la incursión de Drake era la avanzada de una flota mayor.

La expedición realiza un prolijo relevamiento del Estrecho de Magallanes, al mismo tiempo se tratan de localizar las posibles ubicaciones de los emplazamientos militares que impidan el paso de las naves enemigas. El 24 de febrero de 1580 ingresan en el Atlántico desde donde se dirigen a España a donde arriban el 19 de agosto del mismo año.

Desde el puerto de arribo Sarmiento de Gamboa se traslada hasta Badajoz con la intención de informarle a Felipe II de los resultados de la expedición. El relato escrito se conoce con el título de *“Viaje al Estrecho de Magallanes”*,

Sarmiento de Gamboa estaba convencido de la posibilidad de fortificar el Estrecho y que, teniendo en cuenta el problema de las distancias, el emplazamiento militar debía estar complementado con la

¹⁴ Historia de la Región Magallánica op. cit. pág. 179

¹⁵ Idem ant – pág. 181

¹⁶ Idem ant – pág. 181

radiación de colonos que fueran los encargados de producir los productos alimenticios necesarios para la subsistencia.

La firmeza de sus argumentos fue despejando las dudas que existían entre algunos miembros de la corte con respecto a los resultados de una empresa de esta naturaleza. Así fue como el Rey tomó la decisión de fortificar y colonizar el Estrecho. Para la ejecución de la empresa lo designó a Sarmiento de Gamboa en la doble condición de gobernador y capitán general de aquella región.

Rumbo al sur

Una vez que se produce la decisión real se inician los preparativos de la expedición. En primer lugar Sarmiento de Gamboa, junto con Juan Bautista Antonelli, se encargaron de la confección del proyecto de la futura fortaleza. La ubicación elegida era la del área oriental de la Primera Angostura ya que el futuro gobernador sostenía que el itinerario más probable de los corsarios era el del ingreso al Estrecho desde el océano Atlántico.

El proyecto debía materializarse en una región en la cual no se iba a disponer de buena parte de los materiales necesarios para la construcción, y alejada de los centros de los que pudiera abastecerse. Esta limitación exigía prefabricar las partes de la futura fortaleza de forma tal que pudieran ser transportadas y montadas en el lugar elegido. Esta tarea fue directamente supervisada por Sarmiento de Gamboa.

También a su cargo estuvo el reclutamiento de los pilotos, de los tripulantes y de los colonos que iban a participar en la expedición. En este caso debió vencer el escaso interés que despertaba entre los potenciales interesados una colonización en tierras donde no existían posibilidades de hacer fortuna. Además participó en la preparación de las cartas de navegación, el control de los navíos que integraban la flota, la provisión del material de guerra y el equipamiento destinado a los soldados y los colonos.

Inagotable debe haber sido su energía y grande su voluntad para realizar todas estas tareas y, al mismo tiempo, vencer las trabas de la inercia que le presentaba la organización, rígida y burocrática, del Estado español de ese entonces.

Además Felipe II comete un error que será falta para el éxito de la empresa; divide el mando de la expedición entre quien sería el responsable de la fortificación y colonización y quien estaría al frente de la expedición marítima. Esta última quedó en manos de Diego Flores de Valdés, secundado por Diego de Rivera. Con lo cual, hasta llegar a las tierras del Estrecho, la autoridad de Sarmiento de Gamboa estaba subordinada a la de los jefes de la escuadra.

En el mes de septiembre de 1581 se completó el alistamiento y el día 25 zarpó del puerto de Sevilla la flota, que estaba integrada por 26 navíos y poco menos de tres mil embarcados. La expedición rápidamente sufrió el primer contratiempo, a poco de salir del puerto fue castigada por una fuerte tormenta que provocó la pérdida de algunos buques y que obligó al resto de las naves a buscar refugio en Cádiz.

Recién el 9 de diciembre están en condiciones de reanudar la expedición con una flota reducida a 16 naves con un total de 2408 personas de las cuales *“971 militares, 722 hombres de mar, 170 colonos, entre mujeres, soldados y niños. El resto, 545, eran soldados que con Alonso Sotomayor continuaban a Chile”*¹⁷. Estos últimos desembarcaron en el Río de La Plata desde donde continuaron su viaje por tierra hacia sus destino.

La travesía de la flota fue lenta y en diversas oportunidades soportó los embates de los temporales. Hacen escala en Cabo Verde y realizan una larga estadía en Río de Janeiro. Recién el 17 de febrero de 1583 arriban a la boca oriental Estrecho. Desde el 18 hasta el 23 intentan sin éxito ingresar al Estrecho, no pudiendo avanzar más allá de la Primera Angostura porque los fuertes vientos del sudoeste los arrastran al Atlántico. Es entonces cuando Flores de Valdés toma rumbo al Río de Janeiro desde donde decide regresar a España, *“dejando al mando de la expedición a Diego de Rivera, con cinco naves y 529 almas, entre tripulantes, soldados y colonos”*¹⁸

Esta decisión reaviva las permanentes diferencias que se habían originado, desde el momento mismo de la partida de España, entre Sarmiento de Gamboa y Flores de Valdés. Aquel empeñado en cumplir el objetivo que se le encomendara y éste siempre dispuesto a buscar la excusa que lo liberara del compromiso.

¹⁷ Historia de Santa Cruz – Juan Hilarión Lenzi – pág. 147

¹⁸ Idem ant – pág. 148

En Río de Janeiro Sarmiento de Gamboa se encargará de levantar la moral de los integrantes de la expedición que quedaban, en obtener refuerzos de navíos, y en proveerse de los alimentos necesarios para el consumo de los tripulantes, soldados y colonos.

El 2 de diciembre de 1583 zarpan de Río de Janeiro, y después de dos meses de navegación, arriban al Estrecho el 1º de febrero de 1584. Al día siguiente inician la travesía logrando llegar hasta la bahía de San Gregorio donde, nuevamente durante dos días, el fuerte viento les impide avanzar y los arrastra al Atlántico. Allí buscarán refugio y fondearán en Punta Dungeness.

Sarmiento de Gamboa tiene conocimiento de las dudas que tenía Diego de Rivera y, temeroso de que decida abandonar la empresa, lo convence para que le permita desembarcar junto con su gente. La operación se concreta el mismo día 4 de febrero en la costa de Punta Dungeness.

La ciudad del Nombre de Jesús

El lugar donde se realiza el desembarco es una playa de canto rodado de, aproximadamente, siete kilómetros de longitud, que se extiende desde el Cabo Vírgenes por el norte hasta Punta Dungeness por el sur. Cuando los expedicionarios superaron la pendiente del Cabo Vírgenes se encontraron con una planicie poblada de matas y como telón fondo el segundo el escalón de la meseta.

No era por cierto el lugar que Sarmiento de Gamboa había elegido para asentar la colonia, pero la adversidad del clima, y la escasa voluntad de quien comandaba la flota, lo obligan a improvisar la localización en ese punto del extremo austral del continente.

La exploración del lugar les permitió descubrir la existencia de un par de manantiales en el faldeo de la meseta. En el lugar, un pequeño cañadón protegido del viento, la presencia del agua había permitido el desarrollo de una vega que con su verde contrastaba con el páramo que lo circunda. Este fue el lugar elegido para la construcción de las viviendas. La actividad debe haber sido febril porque al cabo de cuatro días *“todos se refugiaron bajo sus techos”*¹⁹.

En este corto tiempo tuvieron que desembarcar los materiales, el equipo, el armamento y los víveres. Después, trasladarlos desde la playa hasta el lugar del emplazamiento. Luego trazar el damero del poblado, y, por último, levantar las viviendas. La falta de madera los obligó a utilizar los materiales que tenían disponibles, así fue como las paredes se construyeron con champas de tierra y pasto y se techaron las viviendas con lonas y matas de calafate.

El rancherío, porque de eso se trataba las viviendas construidas, fue solemnemente fundado por Sarmiento de Gamboa el día 11 de febrero de 1584 siguiendo la ceremonia que establecía la corona española para establecer su soberanía. Así nació el primer asentamiento urbano en lo que es actualmente la provincia de Santa Cruz.

Sin embargo las diferencias entre el gobernador y Diego de Rivera no se habían superado. Este tenía premura por abandonar el lugar y mostraba escasa voluntad para colaborar con los colonos. El 17 de febrero nuevamente se acercaron las naves a la costa y se convino en proceder a la varadura de la Trinidad con la finalidad de facilitar el desembarco del resto de los materiales. La maniobra fue torpemente realizada porque en lugar de efectuarla en pleamar se lo hizo a media marea, a resultas de lo cual el navío fue duramente azotado por las olas hasta destruirla. Como si esto no fuera suficiente, aprovechando las sombras de la noche, Diego de Rivera dio la orden de zarpar abandonando a los colonos a su suerte.

En aquel confín del mundo, lejos de toda posibilidad de auxilio externo, quedaba Sarmiento de Gamboa con su gente. No hay coincidencia entre los investigadores sobre la cantidad de habitantes de la ciudad del Nombre de Jesús, el número más aproximado sería de 338. El contingente más importante era el de los soldados, un total de 182, los colonos ascendían a 97 y el resto, 59, eran marineros. Entre los colonos habían 74 varones, 13 mujeres y 10 niños. Entre los varones se encontraban dos frailes y dos negros, mientras que había 10 mujeres casadas y 3 solteras.

La adversidad del clima, lo inhóspito del lugar, y la cobarde actitud de Diego de Rivera, hubieran doblegado el ánimo de un espíritu peor templado que el de Sarmiento de Gamboa. Sin embargo éste no se abandonó al desaliento y continuó con la empresa que se le había encomendado.

Como correspondía en estos casos procedió a la designación de las autoridades de la ciudad. *“El cabildo, genuino organismo de representación popular, pasó a ser integrado por Diego Pérez de Villandro, Pedro Raso, Francisco Jiménez y Domingo Acosta, pobladores casados; Alonso Jiménez de Monte Doca, poblador soltero; Lope Báez y Andrés Salmerón, soldados, todos en calidad de regidores. Jiménez fue asimismo nombrado procurador de la ciudad y mayordomo; en tanto Juan Troncoso fue designado fiel ejecutor. Escribano del cabildo pasó a serlo Juan García Venacazón y Juan Muñoz, alguacil mayor”*²⁰. A su vez, y de acuerdo a lo establecido por las normas de la corona, los regidores procedieron a elegir a dos alcaldes ordinarios. Para estas funciones resultaron electos Alfonso de la Juera y Tomás de Vergara, aquel poblador y éste soldado.

¹⁹ Idem ant – pág. 154

²⁰ Historia de la Región Magallánica op. cit. pág. 199

El acto realizado por Sarmiento de Gamboa, en su condición de gobernador, tiene una doble trascendencia para Santa Cruz ya que no sólo se produce la designación de las primeras autoridades urbanas, sino que, además, se concreta la primera elección en una localidad de su territorio.

No sólo fueron tiempos de construcción del poblado y de asunción de autoridades, también en esos días se produce el primer contacto con los habitantes de la región, los tehuelches. Desde el mismo momento del desembarco los indios merodearon por el lugar observando las actividades de los españoles.

En una de las noches se produce un ataque de los tehuelches que es rechazado por los colonos, quedando como saldo dos soldados heridos. Pero será recién el 3 de marzo cuando es cuando se produce el primer encuentro pacífico entre los aborígenes y los colonos.

Mientras tanto los recién llegados se dedicaron a los trabajos que permitieron mejorar las precarias viviendas y se construyó una empalizada en torno al caserío. Para mejorar la defensa se utilizaron cuatro cañones que habían sido rescatados de los restos del naufragio de la Trinidad.

Una vez finalizadas las tareas de la fundación del pequeño pueblo, y organizado su funcionamiento comunitario, Sarmiento de Gamboa se abocó a la ejecución de la parte restante de su cometido. El proyecto de cerrar el tránsito de naves enemigas por aguas del Estrecho exigía, al menos, fortificar otro emplazamiento que debía estar localizado al poniente de la boca oriental.

Para esta tarea era consciente que, tanto los medios como los hombres disponibles, distaban de ser los que originalmente se había programado. Empero su tenacidad no aceptaba excusas y así fue como rápidamente aprestó al contingente que lo acompañaría.

Su plan contemplaba dividir a los expedicionarios de forma tal que unos harían el recorrido en la nave Santa María de Castro y otros se desplazarían por tierra bajo su mando. El contingente de los que recorrieron el litoral del Estrecho lo integró con 94 hombres a los que se sumó el padre Montoya. Mientras que embarcados viajaron, aproximadamente, 60 hombres.

En la ciudad del Nombre de Jesús *"y a cargo de Andrés de Biedma quedaron entonces 181 habitantes, la mitad de los cuales eran pobladores incluidos mujeres y niños"* ²¹. Esto indica que del contingente expedicionario no participaron más de seis colonos.

²¹ Idem ant – pág. 202

La ciudad del Rey Felipe

Los primeros en partir de la ciudad del Nombre de Jesús fueron los que iban embarcados en la nave Santa María de Castro, lo hicieron en los últimos días del mes de febrero. El grupo que realizaría la travesía por tierra inicia su marcha el 7 de marzo.

Estos últimos se ven sometidos a una agotadora marcha por un territorio desconocido y sufren un ataque de los tehuelches en el paraje de San Gregorio, en este enfrentamiento se produce la muerte de uno de los soldados. En el trayecto Sarmiento de Gamboa debe arengar en varias oportunidades sus hombres para revertir el desaliento que les provocan las penurias a que son sometidos.

Después de no pocos padecimientos los expedicionarios se encuentran con los tripulantes de la Santa María de Castro. El lugar de reunión es el mismo donde en la actualidad se levanta la ciudad de Punta Arenas. El 22 de marzo todos se embarcan en la nave.

Ahora continúan avanzado por el Estrecho con rumbo hacia al sur hasta que Sarmiento de Gamboa decide, el 25 de marzo, que la localización más adecuada para la fundación de una nueva población era la situada en las inmediaciones de puerto San Blas.

Una vez en tierra Sarmiento de Gamboa toma posesión del lugar en nombre del Rey de España y funda un poblado al que le impone el nombre de la Ciudad del Rey Don Felipe. Luego colocó la piedra fundamental de la iglesia de Nuestra Señora de la Anunciación. A continuación se iniciaron los trabajos destinados a desmontar el terreno en donde se habrían de construir las viviendas y a preparar el material necesario para la ejecución de las obras.

En lugar elegido contaba con un puerto natural bien protegido, se encontraba rodeado de un denso bosque, el terreno era firme y disponían de una buena provisión de agua. La madera y las rocas les proporcionaban el material necesario para las construcciones, que resultaron mucho más confortables que las levantadas en la boca oriental del Estrecho. Con el tiempo habrían de comprobar las desventajas de aquel paraje; la inestabilidad del tiempo, frío y lluvioso, era un factor adverso, insalvable, para el asentamiento humano con los medios disponibles en aquella época.

También en este caso el poblado, de unas treinta viviendas, fue reguardado por una empalizada de madera. Se emplazaron entre seis y ocho cañones que lo debían proteger, tanto de los ataques desde las aguas del Estrecho como de las incursiones desde tierra firme.

Las tareas se complementaron con la construcción de un corral, el aprovisionamiento de leña, la reparación de la nave y la construcción de un barco pequeño, un batel, destinado al uso de los habitantes del poblado, al que se bautiza con el nombre de Espíritu Santo.

Sarmiento de Gamboa también en este caso designó a los integrantes del cabildo y a los responsables de los servicios de la comunidad. Además, convencido de las inmejorables condiciones que ofrecía esa localización, la convirtió en *“metropolitana, vale decir la principal y en la capital de su gobernación y Reino de Jesús”*.²²

Sin embargo no todos compartían el optimismo del gobernador y así fue como un grupo de soldados, instigados por Antonio Rodríguez, pretendió apoderarse de la Santa María de Castro con el objeto de escaparse a Chile. Descubiertos, apresados, y juzgados, el cabecilla fue ajusticiado y el resto condenado a galeras o prisión.

Apreciando que la tarea inicial estaba terminada, y que su responsabilidad lo obligaba por la suerte de los habitantes que había dejado en la ciudad del Nombre de Jesús, Sarmiento de Gamboa zarizó el 24 de mayo con rumbo a la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

²² Idem ant – pág. 206

Puerto Hambre

La navegación transcurrió sin percances y el 25 de mayo Sarmiento de Gamboa se encontraba en las inmediaciones de la ciudad del Nombre de Jesús. Pero a la mañana siguiente el viento, ese implacable enemigo de los navegantes, desató su fuerza, se rompió la amarra del ancla y la nave fue empujada mar adentro. Entonces fueron inútiles los esfuerzos de los tripulantes para acercarse nuevamente a la costa y la tormenta los llevaba cada vez más al norte. Cuando Sarmiento de Gamboa comprueba que el regreso es imposible hace de la necesidad virtud y toma la decisión de continuar hasta las costas de Brasil para lograr aprovisionarse de alimentos y equipos para los colonos.

Finalmente arriba a Pernambuco desde donde emprende la navegación hacia el sur. En Bahía un temporal le destroza la nave. Después de superar tantas adversidades llega a Río de Janeiro donde, sin desmayos, trata de obtener los medios que le permitan auxiliar a los habitantes de su gobernación. Después de no pocos esfuerzos logra obtener una nave, la San Antonio, que al mando de Gaspar Conquero parte en el mes diciembre con rumbo al Estrecho. Con los escasos medios que contaba pudo comprar otro navío con el que zarpa hacia el sur el 13 de enero de 1585.

Los fuertes vientos una vez más le juegan una mala pasada y le impiden pasar más allá del paralelo 39°. En vista de ello decide regresar a Río de Janeiro y al llegar se entera Conquero también había corrido la misma suerte.

A todo esto, y en cumplimiento de las instrucciones que le había dejado Sarmiento de Gamboa antes de partir, Biedma encomienda a Iñiguez el reconocimiento del territorio ubicado al norte de la ciudad del Nombre de Jesús. Este realiza dos intentos y en el segundo alcanza las márgenes del río Gallegos. Lo remonta y cuando regresa es atacado por los tehuelches que provocan la muerte de uno de los soldados.

Al promediar el mes de abril, y frente a la demora en el regreso de Sarmiento de Gamboa, Biedma decide enviar a un grupo de cuarenta hombres con el objeto de que recorran el litoral del Estrecho de Magallanes. El rigor de un invierno anticipado termina por diezmar a la tropa expedicionaria.

Mientras tanto las penurias iban en aumento para la población y con ella el descontento. Las penurias y el descontento son el caldo de cultivo de un intento de sublevación que tenía la finalidad de eliminar a Biedma y a los oficiales que le eran leales. Cuando son descubiertos los conspiradores son apresados. Se los juzga, se los condena, y es ajusticiado su cabecilla; Sebastián Salvador.

Cundo en el mes de mayo no se produce el arribo de Sarmiento de Gamboa el capitán Biedma decide esperarlo cinco meses más. En el transcurso de los cuales el rigor invernal y la falta de alimentos provocan el desaliento entre los habitantes de la ciudad del Nombre de Jesús.

En el mes de noviembre Biedma con veinte hombres parten hacia la ciudad del Rey Felipe. *“En Nombre de Jesús quedó entonces Iñiguez con el resto de los habitantes, los que por entonces no debían montar más de cien personas de las 183 que quedaron al partir Sarmiento de Gamboa hacia el interior a comienzos de marzo”*.²³

Las instrucciones que había recibido Iñiguez eran las de permanecer en el lugar hasta que le alcancen los alimentos, cuando estos se agotan, en los últimos días de 1584, decide la partida con rumbo a la ciudad del Rey Felipe, despoblando definitivamente la ciudad del Nombre de Jesús.

En el recorrido por la costa del Estrecho dejan sus restos un tercio de los integrantes del contingente y sólo sesenta llegan con vida. Este arribo complica aún más la difícil situación por la que atravesaban los habitantes de la ciudad del Rey Felipe. Es entonces cuando Biedma, que había llegado con anterioridad con el grueso de sus hombres, decide la construcción de dos bateles para alejarse con una parte de los pobladores del territorio. Además instruye a Iñiguez para que por tierra, al mando de cuarenta hombres, se dirija a la boca oriental del Estrecho.

²³ Idem ant – pág. 211

Biedma se embarca con aproximadamente noventa personas, pero al poco de iniciar la navegación uno de los bateles no puede evitar unos arrecifes y termina destrozado. Se logran salvar a los ocupantes pero se pierden los pertrechos y los alimentos. Ante esta contrariedad Biedma decide retornar a la ciudad del Rey Felipe, en ese lugar pasaron el invierno. “*Venido el verano, quizás entre fines de 1585 y los comienzos de 1586, Biedma y los sobrevivientes tomaron a embarcar en un lanchón que tenían y zarparon una vez más en demanda de Chile central*”²⁴. Pero el intento termina con un nuevo fracaso porque no aciertan a encontrar la salida al Pacífico desde el Estrecho.

En condiciones precarias poco más de veinte hombres logran sobrevivir al invierno de 1586. En los últimos días de ese año Biedma realiza un nuevo intento, que significará el abandono definitivo del lugar, y se encaminan por la costa del estrecho, con rumbo al Atlántico.

El 7 de enero de 1587, probablemente en la costa de la Bahía Posesión, avistan a cinco naves que intentaban ingresar al Estrecho y que enfrentaban fuertes vientos. Dos de ellas logran fondear en la costa norte de la isla Grande de Tierra del Fuego. A la mañana siguiente las naves logran pasar a la ribera opuesta y es cuando Biedma envía a cinco hombres para que tomen contacto con los marinos.

Ironía del destino; las naves que podían ser los que auxilien a los sobrevivientes de la expedición integran la flota de Thomas Cavandish, corsario al servicio de la corona inglesa, a quienes justamente los españoles debían impedir el paso.

Para peor desgracia de Biedma y de su gente el viento comienza a soplar desde el noroeste, rumbo favorable para la travesía del Estrecho, lo que motivó que los marinos ingleses tomaran la determinación de zarpar sin esperar el arribo del resto de españoles. Sólo uno de ellos, Hernández, alcanzará a ser embarcado, y será uno de los pocos sobrevivientes de la expedición.

Los veintiuno restantes suponemos que debieron vagar por la costa a la espera del arribo de alguna nave que los rescatara. Nunca llegó el auxilio o, quizás, antes los encontró la muerte. Uno de ellos, llamado Hernando retornó a la ciudad del Rey Felipe en donde “*fue recogido a comienzos de enero de 1590 por el corsario inglés Andrew Merrik. El pobre rescatado, sin embargo de su mejor suerte, no sobreviviría al viaje y moriría camino a Europa*”.²⁵

De esta forma, y a casi cuatro años de iniciado el poblamiento, termina la historia de un emprendimiento que desde su inicio estuvo marcado por el infortunio. España nunca pudo fortificar el Estrecho y la ciudad del Rey Felipe pasará a la posteridad como Puerto Hambre.

Sin embargo las causas del fracaso no sólo obedecieron a las adversidades climáticas o a las desafortunadas actuaciones de Flores de Valdés y de Rivera. Mateo Martinic sostiene que la derrota fue moral; que los colonos estaban muertos anímicamente. Aun cuando todo hubiera sido favorable, y la moral de los colonos se hubiera mantenido intacta, el proyecto estaba condenado al fracaso, porque en estas tierras resultaba imposible llevar a cabo una colonización basada en la autosuficiencia de su población. Como lo demostraría el poblamiento del siglo XIX; sin auxilio externo era imposible radicar nuevos habitantes.

Los únicos que estaban en condiciones de subsistir eran los habitantes naturales del territorio, que obtenían sus recursos fundamentalmente de la fauna. Pero esto implicaba la existencia de un delicado equilibrio entre la disponibilidad de recursos y el número de los habitantes. Los españoles no conocían la región y, por lo tanto, estuvieron imposibilitados de obtener los alimentos que consumían los tehuelches. Cuando se dedicaron a la caza nunca consiguieron una captura que proveyera a todos los colonos.

El otro problema fue el de la localización de los centros urbanos. La primera en un páramo y la segunda en un bosque poco apto para la alimentación del ganado. Cuando intentan desarrollar la agricultura siembran fuera de tiempo y con especies que no eran las más aptas para la zona.

²⁴ Idem ant – pág. 213

²⁵ Idem ant – pág. 217

Epílogo

Mientras tanto Sarmiento de Gamboa, que había regresado a Río de Janeiro en 1585 sin poder llegar al Estrecho, continúa en la búsqueda de los auxilios para sus colonos. Cuando sus esfuerzos resultan infructuosos llega a la conclusión que la única solución es lograr que se organice una flota que lleve pertrechos, materiales y alimentos y que refuerce el número de los soldados y los colonos. Es evidente que esto no lo puede lograr en Río de Janeiro y que se requiere la decisión de la autoridad real para ordenar la empresa. Es por ello que el 22 de junio de 1585 se embarca con rumbo a España.

En el mes de agosto, cuando estaba muy cerca de su puerto de destino, la nave en la que viajaba fue atacada por corsarios ingleses que lo apresan y lo conducen a Londres. Allí será prisionero personal de Sir Walter Raleigh, quien, reconociendo la importancia de Sarmiento de Gamboa, se lo presenta a la Reina Isabel I. La soberana ordena su libertad.

Sale de Londres camino a España porque sabe que el tiempo urge y no desconoce el desamparo en el que quedaron sus hombres en el Estrecho. Para abreviar el tiempo de la travesía decide hacerlo por tierra a través de Francia.

Por ese entonces el reino galo sufría el flagelo de una guerra de religiones. La monarquía católica luchaba, con escaso éxito, para erradicar a los hugonotes. Cerca ya de la frontera de España, entre Burdeos y Bayona, Sarmiento de Gamboa es detenido por una partida de hugonotes que los toman prisionero con el objeto de exigir un rescate.

En una cárcel permanecerá durante cinco años. Recién en 1590 Felipe II accede a pagar el rescate. Debemos convenir que el monarca ni estuvo presuroso ni pecó de generosidad. Lo primero; porque se demoró un lustro en acudir en ayuda de su fiel servidor. Lo segundo; porque el rescate lo pagó con la suma que le adeudaba al propio Sarmiento de Gamboa.

En ese tiempo de cautiverio el gobernador de las tierras del Estrecho mucho debe haber sufrido, porque a la falta de libertad se le sumaba su impotencia para acudir en ayuda de sus hombres. *“Allí padeció moral y físicamente, encaneció, perdió los dientes y quedó tullido”.*²⁶

A pesar de ello su voluntad permanecía intacta y, una vez que al fin recuperó la libertad, su única preocupación fue llegar ante la presencia de Felipe II para informarle de sus actos y requerirle el auxilio que necesitaban sus hombres en el Estrecho.

Cuando llega a España recién se entera del triste final de los expedicionarios que habían quedado abandonados a su suerte en aquel confín del mundo. Grande debe haber sido su desencanto, aunque quizás no tanto como los esfuerzos que había puesto para la colonización de las tierras del Estrecho de Magallanes.

A partir de este momento no hay registros de los actos de su vida, es como si el fracaso lo hubiera arrastrado al silencio y se lo hubiera condenado a las sombras de la historia. Tampoco hay precisión ni del año ni de las circunstancias de su muerte. Aparentemente falleció en el año 1592, a los sesenta de edad. Hay autores que afirman que su deceso se produjo en medio del Atlántico siendo almirante de una flota de galeones que salió con destino a Nueva España en América.

Mucho tiempo debió esperarse para que se publicaran sus obras. El Viaje al Estrecho de Magallanes se edita en 1768, mientras que la Historia de los Incas, donde estudia los orígenes de este pueblo, ve la luz en 1893.

²⁶ Idem ant – pág. 220