



## XXI.

### ESTRECHO DE MAGALLANES.

1579-1586.

Reconocimiento del Estrecho.—Primer navío que viene por él á España.—Combate con corsarios.—Decisión de fortificarlo.—Consultas y preparativos.—Armada al mando de Diego Flórez de Valdés.—Discordias, desórdenes y desdichas.—Tribulaciones de Pedro Sarmiento de Gamboa.—Sus grandes méritos.—Combate con ingleses en el puerto de San Vicente.—Abandonan la costa.—Derrota de franceses en Parayva.—Fundación de pueblós en el Magallanes.—Suerte desastrosa que tuvieron.—Cautiverio de Sarmiento.



ADQUIRIDA por el virrey del Perú, D. Francisco de Toledo, la certeza de haber hecho rumbo hacia Occidente el pirata Drake, de acuerdo con la Audiencia territorial determinó que se hiciera reconocimiento prolijo del Estrecho de Magallanes, examinando si podría fortificarse de manera que cerrara la entrada á otros aventureros. Esta comisión delicada y peligrosa confirió á Pedro Sarmiento de Gamboa con título de Capitán superior de la jornada y mando de dos navios, los mejores que se hallaron en el Puerto del Callao, nombrados *Nuestra Señora de Esperanza*, capitana, y *San Francisco*, almiranta. A cada uno se montaron dos piezas de artillería mediana, tripulándolos con 112 hombres de mar y guerra, no sin dificultad por las penalidades que todos presumían ofrecía el viaje. Recibió nombramiento de almirante Juan de Villalobos; de piloto mayor Hernando Lamero, siendo pilotos ordinarios Hernán Alonso y Antón Pablos, natural de Córcega.



Cumplidas las formalidades de juramento y pleito homenaje al recibir las banderas, salieron á la mar los dos navíos el 11 de Octubre de 1579 con instrucción precisa, si toparen con Drake ú otro corsario, de pelear hasta matarle ó prenderle y cobrar las presas que hubiere hecho; de registrar las bocas del Estrecho, sus puertos y ensenadas; describir las condiciones de cada uno, sondearlo, formar derrotero; trazar carta geográfica, tomar posesión de las tierras, escribir en diario los acontecimientos y observaciones, leyéndolas á la tripulación á fin de que manifestara la conformidad con testimonio del escribano, y acabado el reconocimiento, mientras uno de los navíos volvía al Perú, continuar el otro la navegación á España para dar cuenta al Rey con entrega de las memorias y relaciones.

Sarmiento puso el mayor interés en cumplir á satisfacción lo que se le ordenaba; no así el almirante Villalobos, más atento á su comodidad que al servicio. Desde que embocaron el Magallanes mereció reprensiones, quedándose con frecuencia apartado de la capitania y dando á sospechar la intención que al fin realizó, de sustraerse á la obediencia y volver á Lima.

El notable diario del Capitán, digno de su reputación <sup>4</sup>, muestra que desde el principio procuró corregir las prácticas rutinarias de la navegación por el «punto de fantasía», haciendo atinadas observaciones sobre la variación de la aguja y la costumbre, que también condenaba, de corregirla como

<sup>4</sup> *Viaje al Estrecho de Magallanes por el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa en los años de 1579 y 1580, y noticia de la expedición que después hizo para poblarle.* Madrid, 1768. Dado á luz por D. Bernardo Iriarte. Acaba de traducirse al inglés, juntamente con otras relaciones del mismo cosmógrafo, por el Sr. Clements R. Markham, presidente de la Sociedad Hakluyt y de la Real Geográfica de Londres, con título de *Narratives of voyages of Pedro Sarmiento de Gamboa to the Straits of Magellan.* London. Printed for the Hakluyt Society 1895. Precede á la traducción epítome de la vida de Sarmiento, considerado como uno de los navegantes españoles del siglo XVI más eminentes en la ciencia náutica. Parte de los viajes de Sarmiento se publicó también en el *Anuario hidrográfico de la Marina de Chile.* 1879, 1880 y 1881, en compilación con los de Magallanes, Jofre de Loaysa, Caboto, Alcazaba, Camargo, Ladrillero y algunos más. Dí cuenta de estas obras en el *Boletín de la Academia de la Historia*, año 1896, t. XXVIII, pág. 273.



si fuera constante, fijando la rosa sobre el acero imantado. En el Estrecho, surgiendo en los puertos, extendía la exploración con los bateles, dominando el campo de observación desde las alturas de la costa, bojeando luego las islas con el astrolabio y la sonda en la mano; haciendo, en una palabra, el primer trabajo hidrográfico de importancia en aquellos temidos lugares <sup>1</sup>.

El 1.º de Febrero de 1580 se desapareció el navío *San Francisco*, cansado el almirante de aquella trabajosa contienda con las corrientes y los vientos: Sarmiento continuó solo sosteniéndola; avanzando de puerto en puerto, situándolos en su carta, poniéndolos nombre, lo mismo que á los montes, arrecifes y objetos notables, é incluyó en su Memoria relación de las incursiones, notando cuanto vió de los naturales, y extendiendo la observación á la fauna y la flora.

Desembocó en el Atlántico el 24 de Febrero, dando por terminada la primera y más difícil parte de su comisión, ya que no tanto se lo parecía el viaje á Europa, con no estar trillado y emprenderlo con malísimo tiempo.

Aquí mostró la superioridad de sus conocimientos sobre

<sup>1</sup> Don Pedro de Peralta elogió estos méritos en el canto VII de su poema heroico *Lima fundada*, escribiendo:

Aquel que allí se ofrece es el Sarmiento,  
Nuevo Teseo del austral undoso,  
Laberinto del líquido elemento,  
Minotauro de espumas proceloso:  
Al Drake irá á impedir el fiero intento,  
Y demarcado el Bósforo sinuoso,  
Domando el golfo con triunfante entena  
Su Capitolio hará la Hesperia arena.

Fué tanto más de alabar el interés y buen desco puestos á prueba en la jornada, cuanto eran hondas las impresiones que respecto á la navegación del Magallanes habían dejado las desdichas de la expedición de Loaysa y sucesivas. Ercilla las recogió en *La Araucana*, parte 1.<sup>a</sup>, canto 1, diciendo:

Por falta de piloto, ó encubierta  
Causa, quizá importante y no sabida,  
Esta secreta senda descubierta  
Quedó para nosotros escondida;  
Óra sea yerro de la altura cierta,  
Óra que alguna isleta removida  
Del tempestuoso mar y viento airado,  
Encallando en la tierra la ha cerrado.



los de los dos pilotos Hernán Alonso y Antón Pablos, que llevaba á bordo, por estimar éstos que debía la nao estar en tierra cuando la tierra no se veía; en esta perplejidad, dice el diario, hizo Sarmiento una especie de báculo ó ballestilla, «y con este instrumento, con la ayuda de Dios, tomó los grados de longitud por la llena de la luna y nacimiento del sol.....», y entendió que las corrientes habían sacado á la nao más de 220 leguas hacia el Este, lo cual no creían los pilotos, diciendo ser imposible, hasta que, recalando á la isla de la Ascensión, se comprobó la exactitud del cálculo <sup>1</sup>.

Muchas otras indicaciones del diario acreditan el conocimiento náutico poco común de Sarmiento, alcanzado con estudio de toda clase de precedentes; una es la de observación del iris blanco de la luna, que le sugirió el siguiente párrafo:

«Cosa tan rara, que ni la he visto otra vez, ni oído ni leído que otra persona la haya visto tal como éste, sino en la relación de Américo Vespucio, que dice haber visto otro como éste en el año 1501.»

De la misma se valió, quizá, para buscar por tanteo una estrella que le sirviera para calcular la latitud por la altura del polo, y no reservó para sí el fruto de las experiencias; antes bien, descubierta la incógnita, escribía el procedimiento separadamente, advirtiendo que «de estas reglas se podrán utilizar los navegantes, de que hallarán gran provecho y recreación <sup>2</sup>».

<sup>1</sup> Entiende el Sr. Markham, antes citado, que Sarmiento fué el primero que se sirvió en la mar de la distancia angular de luna á sol, habiendo tenido que construir instrumento con que medirla. Sus palabras son:

«This cross-staff must have been constructed to enable Sarmiento to observe an unusually large angle; so as to take the sun's lunar distance. The method of finding the longitude by lunar distance was first suggested by Werner in 1552. But this is the first time that it is recorded that a lunar observation for finding the longitude was taken at sea.» *Narratives of the voyages of Sarmiento*, nota de la página 164.

<sup>2</sup> La frase da á entender que de las reglas hizo compilación formando tratado, y lo confirma Argensola en la *Historia de las Molucas*, comentando, en el extracto que hizo de los diarios de Sarmiento, las apreciaciones acerca de las corrientes, al decir: «Con increíble curiosidad hizo lo mismo, usando de la atención y des-



En la isla fijó Sarmiento una tabla con leyenda explicatoria de ser su nave la primera que desde la costa del Perú había desembocado por el Estrecho de Magallanes desde la mar del Sur á la del Norte «en servicio de su patria y de su Rey». Desde aquel punto fué á recalar sobre Sierra Leona, y corrió la costa de Guinea, padeciendo mucho su gente de escorbuto, lo que no fué obstáculo para hacer cara á una nao corsaria francesa de mayor fuerza que atacó á la peruana cerca de las islas de Cabo Verde, obligándola á retirarse cambiados los tiros de artillería.

Anota Sarmiento, y es dato curioso, que eran por entonces dichas islas el principal mercado de negros, por lo que valía la Aduana 100.000 ducados anuales al rey de Portugal, y había constantemente corsarios en crucero para robar á las naves cargadoras de esclavos. Habiendo descansado en la de Santiago algunos días, remontando á las Terceras, llegó al Cabo de San Vicente el 15 de Agosto, cumplidos diez meses de campaña.

Dieron mucho que pensar al rey D. Felipe los informes que de palabra y por escrito le hizo en Badajoz Sarmiento, sosteniendo, en resumen, la posibilidad de asegurar el dominio del Estrecho de Magallanes construyendo en la parte más angosta dos fuertes en opuestas orillas, y fundando en la inmediación dos poblaciones que podrían muy bien sustentarse y prosperar por sí solas, según las noticias de riqueza y fertilidad de las regiones inmediatas, suministradas por Francisco César <sup>1</sup> en el reconocimiento verificado por el interior,

treza de sus pilotos y de la suya, que no era inferior, en ningún ministerio militar, como lo dirán (si salen á luz) sus *Tratados de las navegaciones, Fundiciones de artillería y balas, Fortificaciones y Noticia de estrellas para seguir en todos los mares.*» Á luz no han salido estas obras, ni existe más noticia de ellas. Tampoco de los trabajos hechos en el Estrecho se conservan los particulares, que debieron de ser muchos juzgando por la expresión del mismo Argensola: «Jamás dejaron de mano la sonda ni los astrolabios y cartas, en los fondos, puertos, senos, montes y restingas; ni los escribanos las plumas, escribiendo y pintando, de que resultó una larga relación que él envió al Rey, la cual nos dió esta suma. Allí cuenta la correspondencia del cielo con las tierras, los peligros, las islas, promontorios y golfos, geográfica y corográficamente.....»

<sup>1</sup> Uno de los individuos de la expedición de Sebastián Caboto, que atravesó la



pudiendo afirmarse desde luego la existencia de ganado semejante al del Perú, volatería, maderas de construcción y materiales ordinarios.

Encargó el estudio al Consejo de Indias, sin perjuicio de oír pareceres de personas de alta capacidad como Juan Bautista Gesio y D. García de Mendoza. Entre éstas opinaba el Duque de Alba, que ni el Magallanes, ni los estrechos en general, se cierran fácilmente con fortalezas, juicio exacto de que participaba el general de la armada D. Cristóbal de Eraso, emitiendo el suyo de ser de más efecto y menos costo el entretenimiento de una buena escuadra de guerra en las costas de Chile y el Perú; no dejaban, sin embargo, de alegarse ideas contrarias, esto es, de las que apoyaban la propuesta de Sarmiento, á que D. Felipe se inclinó, ordenando trataran en junta de la realización del proyecto el referido Duque de Alba, el Marqués de Santa Cruz, D. Francés de Álava, Pedro Sarmiento, el autor, y los ingenieros Juan Bautista Antonelli y *el Fratin*. Calcularon los últimos las proporciones de las fortalezas; D. Francés el artillado; el Duque y el Marqués el complemento de seis barcones chatos con cañones gruesos que se mantuvieran al abrigo de los fuertes, quedando por determinar el envío de operarios y pobladores <sup>1</sup>.

Lo último hizo el Rey por sí, disponiendo se alistara en Sevilla armada suficiente, que llevaría como capitán general Diego Flores de Valdés <sup>2</sup>; elección poco acertada, contra la

cordillera y refirió á la vuelta fábulas maravillosas de un gran señor indio, en cuyos estados fué bien recibido. De esta novela, como de la que forjó el capitán Hernando de Rivera acerca del gran Moxó, residente en una ciudad en medio de gran laguna con palacio guardado por leones, estatuas de oro y frioleras al tenor, tratan las historias de Chile y del Plata, entre ellas los manuscritos de la Academia de la Historia, *La Argentina y conquista del Río de la Plata*, y la *Historia del Paraguay*. Colección *Mata Linares*, tomos XXVII y XXVIII.

<sup>1</sup> Hállanse los informes, memorias y cédulas reales en la *Colección Sans de Baurutell* citada, artículos 3.º y 4.º; en la *Colección Navarrete*, t. xx, y en la *Correspondencia del Duque de Alba con Felipe II*. Colección de documentos inéditos, t. xxxiv.

<sup>2</sup> Asturiano, caballero de Santiago, general de flotas de Indias desde 1566. Entendió en la fábrica de navíos en Vizcaya y en materias de organización, produciendo informes varios, apuntados en la *Biblioteca marítima* de Navarrete, t. I, página 331. Pasaba por hombre soberbio, discolo y envidioso.



que representó, en interés del servicio, el general D. Cristóbal de Eraso, exponiendo respetuosamente que, si bien tenía ciertas condiciones, «se creía obligado á informar que carecía de la experiencia necesaria en semejante jornada»<sup>1</sup>.

Más hizo Sarmiento: al saber la designación renunció desde el instante á sus proyectos, pidiendo al Rey licencia para volverse al Perú, alegando motivos de interés personal<sup>2</sup>; pero se le aquietó con la seguridad del nombramiento de Gobernador y Capitán general de las poblaciones del Estrecho desde el momento de la llegada, con independencia de Flores de Valdés.

Éste dió muestra de su carácter desde que comenzó el armamento, poniendo dificultades para todo y enemistándose con cuantos fiscalizaban sus acciones; de suerte que no estuvo presta la armada hasta principios del año 1582, y eso con defectos públicamente señalados y con disidencias que á nadie se ocultaban<sup>3</sup>.

En las instrucciones se ordenaba al caudillo conducir á la costa del Brasil la armada en que irían, Sarmiento con los pobladores del Estrecho, y D. Alonso de Sotomayor, gobernador de Chile, con gente destinada á la pacificación del territorio. Después de invernar en Río Janeiro, en estación oportuna debía embocar el Magallanes y dar auxilio á la construcción de los fuertes á una y otra parte, artillándolos con cuatro cañones, cuatro culebrinas y la correspondiente artillería menuda, y guarneciéndolos con 200 hombres cada uno. En el caso de que los ingleses se hubieran anticipado construyendo fortaleza, empezaría por tomarla á viva fuerza, y habiendo corsarios, perseguirlos y castigarlos con rigor<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> *Colección Navarrete*, t. xx. núm. 17.

<sup>2</sup> *Idem* *Id.*, núm. 16. Expone entre las razones que disfrutaba en el Perú «una lanza» que le producía 1.000 pesos ensayados al año; dato útil para su biografía.

<sup>3</sup> Pretendió Valdés designar por sí almirante, capitanes y pilotos, insinuando mala voluntad á Sarmiento y á Antón Pablos, corso, nombrado piloto mayor con pensión vitalicia de 500 ducados. *Colección Navarrete*, t. xx, núm. 22, y *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, t. xciv.

<sup>4</sup> El Rey escribía al Duque de Alba: «Lleva entendido el Visorrey, como se pondrá en su instrucción, que si topa á Draques le haga el hospedaje que me-



Acompañábanse otras instrucciones especiales: una para la construcción de los fuertes <sup>1</sup>; otra para el complemento de torres de atalaya y barcones cañoneros <sup>2</sup>; otras para fabricar ocho galeones por el modelo y trazas de Pero Menéndez de Avilés <sup>3</sup>.

Componían la armada una galeaza capitana, la nao *Nuestra Señora de Esperanza*, que trajo del Perú Sarmiento y tres fragatas, en total cinco naves pertenecientes a S. M. Además 18 naves embargadas que arqueaban en junto 8.400 toneladas, dispuestas igualmente á costa de la Corona; total general, 23 <sup>4</sup>. Por almirante iba Diego de la Ribera; piloto mayor, el referido Antón Pablos, contándose en el estado mayor los oficiales reales, auditor, frailes y el ingeniero Bautista Antonelli. Gente de mar, 672; de guerra, 1.332; destinados á Chile, 670; los 70 casados, con mujeres é hijos; pobladores del Estrecho, 206, parte de ellos con familia; artilleros, albañiles, herreros, carpinteros, etc., casi 3.000 hombres <sup>5</sup>. Sar-

rece.» *Documentos inéditos*, t. xxxiv. La instrucción de Valdés, *Colección Sans de Barutell*, art. 3.º, núm. 422.

<sup>1</sup> Los planos originales, firmados por el ingeniero Tiburcio Spanoqui, se guardan en la *Colección Navarrete*, t. xx, núm. 15.

<sup>2</sup> *Idem id.*, núm. 19.

<sup>3</sup> *Colección Sans de Barutell*, art. 3.º, núm. 422. Sarmiento escribió memorial dando dimensiones para las naves que fueran al Estrecho, y recomendando no pasaran de 200 toneladas, con costado y contracostado, emplomadas, con respaldos, etc.

<sup>4</sup> Eran: Galeaza capitana *San Cristóbal*, capitán Juan de Garay; almiranta *San Juan Bautista*, capitán Alonso de las Alas; *Concepción*, capitán Gregorio de las Alas; *San Esteban de Arriola*, capitán Juan Gutiérrez de Palomar; *San Miguel*, capitán Héctor Abarca; *Sancti Spiritus*, capitán Villaviciosa Unzueta; *Maria de Jesús*, capitán Gutierrez de Solls; *Nuestra Señora de Esperanza*, capitán Pero Estévez de las Alas; *Gallega*, capitán Martín de Quirós; *Santa María del Pasaje*, capitán Jodar; *Maria de San Vicente*, capitán Hernando Morejón; *Maria*, capitán Francisco de Nevares; *Francesca*, capitán Juan de Aguirre; *Santa María de Begoña*, capitán Pedro de Aguino; *Trinidad*, capitán Martín de Zubieta; *Santa Marta*, capitán Gonzalo Meléndez; *San Esteban*, capitán Esteban de las Alas; *Corza*, capitán Diego de Alavarrí; *San Nicolás*, capitán Vargas; fragata *Maria Magdalena*, capitán Diego de Ovalle; fragata *Santa Isabel*, capitán Suero Queipo; fragata *Santa Catalina*, capitán Francisco de Cuéllar; fragata *Guadalupe*, capitán Álvaro del Busto. *Colección Navarrete*, t. xx, y *Colección Sans de Barutell*, art. 4.º, núm. 566.

<sup>5</sup> *Colección Navarrete*, t. xx. *Colección Sans de Barutell*, art. 4.º, núm. 572. *Colección Muñoz*, t. xxxvii. *Colección de documentos de Indias*, t. v.



miento tuvo cargo de la construcción de instrumentos náuticos y de las cartas del Magallanes <sup>1</sup>.

El Duque de Medina Sidonia, capitán general del mar de Andalucía, instado por las órdenes del Rey para activar la salida de las naos, la determinó, sin atender las observaciones de los pilotos, el 26 de Septiembre de 1581; esto es, en los días inmediatos al equinoccio, que se dejó sentir con temporal del SO. La armada arribó á Cádiz bajo la presión del viento, con la desgracia de que no pudieran tomar el fondeadero cuatro de las naos, que se perdieron sobre Rota y Arenas Gordas, ahogándose algunos de los pobladores del Magallanes y escapando pocos de los marineros y soldados. Mientras reparaban los desperfectos en la bahía, los causó mayores otra borrasca de Levante, disminuyendo los vasos á 16 antes de empezar la jornada á que estaban destinados.

Volvieron á la mar en este número el 9 de Diciembre; detuviéronse un mes en las islas de Cabo Verde y anclaron en Río Janeiro el 25 de Marzo de 1582 sin ocurrencias notables de mar, pero con sensibles bajas causadas en el personal por la mala calidad de los víveres, y más aún por escasez de agua potable. Murieron 153 hombres en la travesía y 200 más de los enfermos desembarcados en el Brasil. La falta de orden, la mala administración, la negligencia del General, que se dijera no tenía otra misión que vejar á los que estaban á sus órdenes, se extremaron durante la invernada, siendo escandalosa la dilapidación de víveres y pertrechos, vendidos á bajo precio ó cambiados por palo brasil, con que se iban aba-

<sup>1</sup> Lo hace constar en la Relación abreviada escrita en Río Janeiro el 1.º de Junio de 1583, inserta en la *Colección Muñoz* y en la extensa del viaje que envió al Rey, expresando que le ayudaron los cosmógrafos de la Casa de la Contratación Sancho Gutiérrez, Diego Gutiérrez y Rodrigo Zamorano, y que tuvieron á la vista todos los trabajos hidrográficos existentes á más de los suyos. Expresa también que, cumpliendo la orden circular de 1578, observó en Lima el eclipse de luna, y comparada la hora con la de la observación de Zamorano en Sevilla, dedujeron la longitud; «y hecha esta averiguación, que fué bien rara, dice, cual hasta entonces ninguno especuló, fué admiración á los que lo vieron y satisfacción á todos los que lo entendieron». Juntamente con los dibujos de Espanoqui hay una carta del Magallanes pintada al lavado en colores, de las que dirigió Sarmiento.



rrotando las bodegas de los barcos, mientras la broma los consumía ó inutilizaba por falta de cuidado.

Sin recatarse de nadie, enemistado con Sarmiento por haber sugerido la expedición al Estrecho, hablaba el General públicamente contra ella, alentando el espíritu de la indisciplina que los capitanes y (lo que es más de censurar) los frailes predicaban con intención de volver á España sin intentar siquiera la entrada en el Magallanes <sup>1</sup>.

Podía, pues, sin pretender el don de profecía, anticiparse lo que había de ocurrir desde que la armada salió de Río Janeiro el 2 de Noviembre de 1582, reducida á 15 de las naos, picadas de broma y un bergantín construido durante la invernada con piezas llevadas de España. La *María* se había echado al través por inútil. Las demás, adelantadas á la estación, encontraron tiempos duros en la travesía, que hacían muy penosa la vida y acrecentaban el descontento.

El día 29, hallándose en 38° de latitud, pidió socorro la nao *Arriola*, una de las más nuevas y mejores de la armada, avisando que se anegaba. Ninguna providencia adoptó Valdés, y fué general el sentimiento no viéndola al día siguiente, pensando que durante la noche se sumergió con más de 350 personas que conducía.

Hizo rumbo la armada hacia la isla de Santa Catalina, donde experimentó nuevas desgracias; naufragó sobre la costa la nao *Santa Marta*, sin hacer las demás diligencias para socorrerla; embarrancó y se hizo pedazos la *Provedora*, nave almacén de provisiones, y por colmo se amotinó la gente, poniéndose el General de su parte.

En aquellos parajes avistaron un barquichuelo en que navegaban hacia el Río de la Plata D. Francisco de Vera y Fr. Juan de Rivadeneyra, portadores de noticias graves. Habían llevado al Rey la de la fundación de la ciudad de Buenos

<sup>1</sup> Refiere Sarmiento, entre las inconveniencias de Flores Valdés, cómo se permitía expresar «que no sabía con qué título ni derecho podía llamarse á Su Majestad Rey de las Indias», y que él le replicaba recordando los argumentos empleados por Fr. Francisco de Victoria en pro de los derechos divinos y humanos que asistían al Rey.



Aires <sup>1</sup>, y al regreso, entrando en el puerto de Don Rodrigo de la isla de Santa Catalina, encontraron dos naos inglesas de 500 y 300 toneladas acompañadas de un patache, que les abordó é hizo amainar las velas, obligando á los comisarios á pasar á bordo de la Capitana. El jefe de los corsarios les tomó los despachos, registró su barco y les interrogó menudamente acerca de la composición, fuerza y objeto de la armada de Flores Valdés, diciéndoles que la suya había salido de Inglaterra para Guinea, había tomado algunos negros y se dirigía al Maluco con propósitos comerciales. Sin embargo, les pidió igualmente noticias de la fortificación y fuerzas existentes en las costas de Chile y el Perú, expresando que del Estrecho de Magallanes no las necesitaba ni le importaba cosa el proyecto de fortificarlo, que era irrealizable.

Fuera natural que, oyendo las nuevas, partiera inmediatamente Flores de Valdés en busca de los enemigos tan cercanos; las instrucciones se lo ordenaban terminantemente; mas él se había propuesto hacerlas letra muerta, aferrado más y más á la idea de no proseguir la jornada, empezando por declarar que tres de las naos *San Juan Bautista*, *Concepción* y *Begoña* estaban inútiles para navegar, y previniendo, por tanto, que se volverían á Río Janeiro á cargo del veedor Andrés de Equino. Que otras tres condujeran al Río de la Plata á D. Alvaro de Sotomayor, á fin de que con su gente se encaminara por tierra á Chile, y otra más se varara en la costa trasbordando la carga. Quedábase con cinco, y volviérase desde el instante con ellas á no mediar las protestas

<sup>1</sup> Salieron del Río de la Plata, en 1580, en la carabela *San Cristóbal de Buena Ventura*, barco histórico por primero de los construidos en el Paraguay que cruzó el Atlántico después de prestar buenos servicios en la colonia y en la costa del Brasil. La trajo á España el piloto Juan Pinto con ocho marineros; y como llegaron en los momentos de la campaña de Portugal, habiendo visto al Rey en Badajoz, se volvieron los comisionados desde Sanlúcar en Mayo de 1582, llevando 18 frailes de San Francisco, campanas, ornamentos, telas, útiles y semillas. En Julio del mismo año entraron en la bahía del Espíritu Santo del Brasil, y por falta de práctico embarrancó la carabela. Los comisarios compraron una fragata para proseguir su navegación. De estas ocurrencias y las sucesivas escribieron relaciones Pinto, Vera y el P. Rivadeneyra, que ha condensado D. Eduardo Madero en la *Historia del puerto de Buenos Aires*.



enérgicas y requerimientos por escrito que Sarmiento le hizo <sup>1</sup>, vistas las cuales, dejando la insignia en la galeaza *San Cristóbal* y trasbordando á una fragata, hizo rumbo hacia el Magallanes, abocándolo el 17 de Febrero de 1583: Al poco tiempo, sin fondear, como pudiera, y sin causa de fuerza mayor, arribó de nuevo, no sin que Sarmiento, de barco á barco, de modo que todos lo oyeron, gritara «que era ignominia y afrenta de España el abandono de la empresa».

El 27 del mismo mes entraron en el puerto de San Vicente de los Santos, donde Andrés de Equino se hallaba con dos de las naos puestas á su cuidado; la tercera, la *Begoña*, había sido afondada en combate con los corsarios ingleses, según contaremos, acompañando por ahora á Flores de Valdés en su desatentada marcha á Río Janeiro, donde surgió el 9 de Mayo.

Esperábale en el puerto lo que menos quisiera: el general D. Diego de Alcega con cuatro naos cargadas de provisiones que el rey D. Felipe enviaba, acompañando despachos expresivos reencargando la concordia y buena armonía entre los jefes para llevar á cabo la empresa recomendada.

Con esta aparición no había pretexto; víveres, pertrechos, naves de refresco, instrucciones apremiantes, y con todo ello nuevos requerimientos escritos de Sarmiento, el único acaso que con buena fe y celo insuperable obedecía las órdenes del soberano. Mas en el torcido empeño del caudillo no pesaron más las cédulas reales frescas que las olvidadas, ni en la idea de la responsabilidad y cuenta que había de dar á la llegada influyó la nao *Trinidad* llevándole desde el Río de la Plata noticia de haberse perdido allá las otras dos en que iba don Alonso de Sotomayor con la gente de Chile, que por menor mal pudo desembarcar en Buenos Aires <sup>2</sup>. Habíase decidido á venir á España de todos modos, contentándose con dejar en su lugar á Diego de Rivera con título de general de cinco

<sup>1</sup> Según la relación de éste, decían los marineros contrariados: «Ni el Rey da vidas, ni sana heridas.»

<sup>2</sup> Carta de D. Alonso de Sotomayor, fecha en Santa Fe á 28 de Febrero de 1583.



naves y 500 hombres, y por almirante á Gregorio de las Alas, con autoridad delegada, poniéndolo por obra el 2 de Junio, día en que dió la vela con seis naos, las cuatro suyas y dos de Alcega, en dirección de la bahía de Todos Santos.

Ahora es tiempo de contar que los ingleses vistos primeramente en el puerto de Don Rodrigo, y después en el de San Vicente, componian escuadra de dos naves, *Leicester*, de 400 toneladas; *Bonaventure*, de 300, y dos pataches, *Elizabeth*, de 50, y *Francis*, de 40, con 500 hombres, al mando de Edward Fenton <sup>1</sup>, y almirante William Hawkins. Uno de los pataches se perdió ó desapareció, llegando el otro mandado por John Drake, sobrino de Francisco, con las dos naves á la isla de Santa Catalina. Allí, por los naturales, así como por las declaraciones de los que detuvieron en la fragata de D. Francisco de Vera y Fr. Juan de Rivadeneyra, tuvieron conocimiento exacto de la fuerza y objetivo que llevaba la armada de Flores Valdés, y consideraron comprometida su situación. Sin causar daño á los religiosos y pasajeros de la fragata dejáronles continuar su viaje, reteniendo á los pilotos Juan Pinto y Juan Pérez, que eran prácticos de la costa del Brasil, con intención de retroceder hacia Inglaterra. En el puerto de San Vicente carenaban con este objeto cuando inopinadamente entraron las tres naves del cargo de Andrés de Equino. Habiéndoles atacado en el acto, no tuvieron defensa; pero la indecisión de las españolas les dió tiempo para apercibirse, y empezado el combate, tres á tres, la artillería de los ingleses echó á fondo á la nao *Begoña* con muerte de 32 hombres, amén de los heridos, y sin esperar otra cosa se largó Fenton, temiendo la llegada de más fuerza <sup>2</sup>. En la mar se dispersaron, volviendo el jefe á su país <sup>3</sup>; Juan Drake entró con el patache en el Rio de la

<sup>1</sup> En nuestras relaciones Ervan Finton, Eduardo Fontano, con otras variantes.

<sup>2</sup> En la relación de Sarmiento dice éste que los españoles anduvieron en pleito sobre quién lo hizo peor. En la del piloto Juan Pérez se confirma que hicieron poco daño á los ingleses (ocho muertos y 20 heridos); con todo, éstos juzgaron prudente marcharse. *Colección Navarrete*, t. xx, núm. 29, y t. xxv.

<sup>3</sup> John Barrow, *Memoirs of the naval worthies*, refiere cándidamente haberse vuelto por estarle prohibido ir al Estrecho de Magallanes. En la *Colección de Hakluyt*,



Plata, y habiendo chocado en un escollo y héchose pedazos el buque, salió á tierra con 18 personas, vagando por los bosques hasta que ciertos indios las cautivaron, despojándoles de cuanto tenían. Drake pudo escapar una noche y pasar el río, llegando á Buenos Aires, donde las autoridades españolas le dispensaron buena acogida, remitiéndole en calidad de preso á la Audiencia de Lima.

Flores de Valdés salió de Río Janeiro el 2 de Junio de 1583, según queda dicho, con la galeaza *San Cristóbal*, las naos *San Juan Bautista*, *Concepción*, *Santa María* y *Santa Cruz*, y la fragata *Santa Isabel*, llegando sin ocurrencia notable á la bahía de Todos Santos el 13 de Julio. Desde allí se vino á España el general Alcega con la *Santa Cruz*, haciendo él invernada con las otras cinco. Dijole el Gobernador portugués que en el puerto de la Parayva había frecuentemente corsarios franceses bien avenidos con los indios, que comerciaban con ellos. Indicaba la conveniencia de arrojarlos de aquellos lugares, donde trataban de sentar el pie; y como Valdés, según su costumbre y mala voluntad, opusiera toda especie de dificultades, empezando por la declaración pedida á los prácticos de no poder entrar las naves en el puerto por mucho calado, ofreció el referido Gobernador poner á sus órdenes dos embarcaciones portuguesas á propósito, y mientras se presentaba por la mar, que enviaría por tierra un cuerpo de 100 caballos, 300 infantes y 3.000 indios auxiliares para el ataque simultáneo.

El 1.º de Marzo de 1584 se trasladó el General á Pernambuco, dando tiempo á que caminara la tropa terrestre, según decía, y más bien á que surgiera cualquier incidente contrario á la expedición que repugnaba. No encontrando excusa hizo al fin rumbo hacia el puerto denunciado, dejando en la boca las naos mayores con tal descuido ó tibieza, que una de los franceses se les fué á la vista, haciéndose á la mar. Dentro había otras cuatro desarboladas, en carena, la mayor

tomo III, pág. 754, pueden verse las instrucciones de los Lores del Consejo juntamente con el diario de la expedición escrito por Ward. Fué armador el Conde de Leicester, que eligió por jefe á Edward Fenton, cuñado de John Hawkins.



de 200 toneladas, habiendo construído su gente en tierra barracones y trincheras donde tenían montada la artillería, y con ella y los arcabuces rompieron el fuego, resistiendo principalmente desde la nave mayor, muy bien situada, hasta que con bateles la abordaron los capitanes Rodrigo de Rada y Juan de Salas. Abandonáronla entonces, poniendo fuego ellos mismos á las otras tres y á las casas, retirándose con las lanchas río arriba, al interior, acompañados de los indios pitigüares que les amparaban. Tomáronse los viveres, pertrechos, jarcia, artillería y palo Brasil que tenían dispuesto para embarcar; y como á este tiempo, algo tarde, llegara la tropa portuguesa que hubiera debido cortarles la retirada, se procedió á la construcción de un fuerte y fundamentos de población llamada Filipea, que guardara en lo sucesivo el puerto, á cargo del gobernador portugués Fructuoso Barbosa, con la compañía española del capitán Castrejón <sup>1</sup>.

Parayva vino á ser pararrayo de que Flores de Valdés se

<sup>1</sup> *Relación de la jornada que ía Armada de S. M., de arribada del Estrecho de Magallanes, á cargo del general D. Diego Flores de Valdés, hizo al puerto de Santo Domingo de la Parayva, en la costa del Brasil, contra cinco navios de franceses que estaban en el cargando de palo brasil, de porte el mayor de ellos de 200 toneladas, con cada 30 y 40 hombres, escrita por Andrés de Esquino, veedor y contador de la dicha Armada, con el suceso y victoria que consiguieron. Colección Navarrete, t. xx, núm. 24. Existe otra en quintillas, que publiqué en las *Disquisiciones náuticas*, t. vi, pág. 465, titulada: *Relación cierta y verdadera que trata de la victoria y toma de la Parayva, que el ilustre señor Diego Flores de Valdés tomó con la armada de S. M. real, de que iba por Capitán general en la jornada de Magallanes y guarda de las Indias. Cuenta cómo corriendo la costa del Brasil halló un puerto que los franceses tenían tomado y allí estaban hechos fuertes, y de cómo se lo ganó y quemó las naos y casas que tenían. Por Juan Peraza, soldado de la Armada.* Con licencia. Sevilla, año 1584. Empieza:*

«Estaba un puerto tomado  
En la costa del Brasil,  
De franceses usurpado,  
Y desta gente guardado  
Con ánimo varonil.»

Fernão Cardim. *Do principio e origem dos indios do Brasil*, da versión á su modo escribiendo: «Foi a Parahiva tomada pór Diego Flores, General de Sua Magestade, botando os Francezes fora, e deixou um forte com soldados, afora os Portuguezes, que tambem tem seu Capitão e Governador Fructuozo Barbosa, que com a principal gente de Pernambuco levou exercito por terra con que venceu os inimigos, porque do mar os da armada não pelejarão.» Los que no pelearon, dicho está, por llegar tarde, fueron sus compatriotas.



servió, volviendo á España á los tres años justos de haber partido, para disimular ó dejar en suspenso la cuenta que debía dar del destrozo de la armada, con las apariencias de una victoria exagerada en que poca parte le cupo, mientras que por entero le correspondía la responsabilidad de los desaciertos y malos sucesos <sup>1</sup>.

Epilogo de la primera parte. Don Diego de Zúñiga, asistente de Sevilla, participaba al Rey, á fin de que determinara lo más conveniente, que los marineros y soldados del Magallanes andaban por la ciudad en cuadrillas numerosas pidiendo su paga <sup>2</sup>.

La parte segunda empezó por la reorganización en Río Janeiro de los elementos dejados por Flores de Valdés, que eran cinco navios de los peores y 500 hombres de mar y guerra. Los víveres, pertrechos, ropas, habían tenido reducción proporcional, conservándose únicamente enteras la voluntad y la energía de Sarmiento. Diego de la Rivera procedía con él de acuerdo y en buena armonía, aunque no participara de sus ilusiones relativamente al éxito de población en el Estrecho. Hacia él navegaron el 1.º de Diciembre de 1583 con

<sup>1</sup> Aunque se rebajen en las acusaciones y censuras que Pedro Sarmiento de Gamboa envió al Rey las más graves inculpaciones, suponiendo que no dejaran de impulsarlas la pasión y el despecho, quedan las de las personas más allegadas al General, que aún con mayor acritud cargaron sobre su incapacidad y abandono todas las desdichas de la jornada. El piloto Ramos, que era su confidente y *factó-tum*; el almirante Rivera, su paisano y deudo; los capitanes y oficiales que se aprovechaban del desorden, todos le declaraban hombre calamitoso, haciéndole verdadero proceso el alguacil real ó auditor en la carta que dirigió á Su Majestad al terminar la jornada, demostrativa del *poco ánimo* del caudillo. Guárdanse las cartas y relaciones en el Archivo de Indias, y de las más importantes hay copia en la *Colección Navarrete*, t. xx. Los franceses sirvieron á la causa Flores sin pensarlo, con el alboroto y reclamaciones á su soberano, abultando las pérdidas que tuvieron en Parayva, y tratando de excitar la opinión pública á fin de conseguir indemnización ó represalias, para lo cual dijeron que los españoles les habían incendiado dos flotas en la costa del Brasil: una de 18 navas, el año 1582, y otra de 17, el de 1583. (M.M. Charles et Paul Breard, *Documents relatifs à la marine normande*, Rouen. 1889.) Es significativo que el soldado Juan Peraza, autor de la narración poética de la victoria, no escribiera una palabra en elogio de su General y las aplicara á los capitanes, especialmente al de la artillería.

<sup>2</sup> Carta fecha á 24 de Septiembre de 1584. *Colección Sans de Baruteil*. Simancas, artículo 3.º



Sancho Dávila.





los cinco navíos, embocándolo á los dos meses justos; el 1.º de Febrero de 1584, y luchando con temporales y corrientes que una y otra vez los arrojaba al Atlántico, con la gente acobardada del trabajo durísimo, no logrando avanzar hasta el sitio elegido, decidió Sarmiento desembarcar en la entrada, al abrigo del cabo de las Vírgenes, abrigo relativo tan menguado que fué menester varar y perder la nao *Trinidad* para poner en tierra los efectos juntamente con 330 personas, contadas mujeres y niños, que iban á constituir la colonia.

Nombróse el asiento provisional *La Purificación de Nuestra Señora*, lugar transitorio mientras se halló otro en el valle de las Fuentes con condiciones aceptables, y con solemnidad y ceremonia quedó fundada la ciudad del *Nombre de Jesús*, con señalamiento de solares, emplazamiento de iglesia y casa municipal, marcándolo el asta del estandarte real <sup>1</sup>.

Durante la faena rompieron los cables los navíos y fueron arrastrados hasta cuatro veces fuera del Estrecho, acabando con la paciencia de los marineros; de modo que en la última se alejaron Rivera y el piloto Antón Pablos, dando por terminada su misión con la orden comunicada á la nao *María* de aguantarse y quedar á las órdenes de Sarmiento.

Éste, cuando hubo distribuído la gente en los trabajos de albergue y defensa, separó 94 hombres de los más vigorosos para caminar por tierra, siguiendo las sinuosidades de la orilla hasta la primera angostura del Estrecho, trayecto de más de 70 leguas, en el que marchó á la cabeza dando ejemplo de resistencia á las fatigas, trabajos, hambre, á que se juntó por remate la hostilidad de los salvajes patagones, causando á los viajeros un muerto y diez heridos graves.

Llegó momento en que, rendidos del cansancio, se negaron á caminar más, prefiriendo la muerte donde estaban, y donde ciertamente acabara con ellos á no aparecerse el batel de la

<sup>1</sup> Confirmando otros datos de la época, lo describe Sarmiento en su relación, expresando era de damasco carmesi, teniendo en una cara un crucifijo y en la otra las armas reales.



nao *María* buscándolos. Con su vista renacieron los ánimos; y sabiendo que no lejos la nao estaba al ancla, embarcados en el batel los heridos y estropeados, continuaron los demás la marcha hasta el puerto que pareció á propósito para ocuparse, por tener buen terreno, agua corriente, caza, pesca, y estar hacia la mitad del Estrecho. Sarmiento trazó, con la misma solemnidad que en *Nombre de Jesús*, otra ciudad titulada *del Rey don Felipe*, procediendo sin descanso á la construcción de casas de madera, cerca de empalizada, erección de fuerte con ocho piezas de artillería, iglesia y casa comunal.

Acabadas las tareas del día, empezaba el servicio militar de noche como en plaza sitiada, expuesta al ataque de los salvajes, y esto con alimentación insuficiente, con frío excesivo, sin distracción, agrado ni perspectiva que mitigaran la tristeza de la situación. ¿Cómo extrañar que no en todos dominara el imperio del deber á la tentación de acabar el desierto insoportable? Un cabo de escuadra descubrió en ronda nocturna complot, á que no era ajeno el clérigo Alonso Sánchez, enderezado á la muerte de Sarmiento, asalto de la nave y abandono de la colonia. Cuatro soldados pagaron con la vida la pena debida á la disciplina.

La entrada del invierno, pasando días y días de nieve sin parar, con vientos y torbellinos inaguantables, faltos como estaban los hombres de ropa y calzado, hizo aún más angustiosa su vida. Sarmiento la entretenía y alentaba con la ocupación y la palabra, no esquivando nunca fatiga que sirviera de ejemplo, consiguiendo que todos los vecinos de la ciudad tuvieran instalación acomodada en lo posible y seguridad contra los ataques de los naturales. Quiso entonces visitar á la primera ciudad, embarcándose en la nave con 30 hombres el 25 de Mayo; y llegando al fondeadero, uno de los temporales ordinarios partió la única amarra que tenía, arrastrándola á la mar, donde cayó veinte días sin provisiones. Pocas veces ocurrirá mayor trabajo á los hombres de mar; dos marineros cegaron del frío; varios perdieron los dedos de los pies, helados, y al cabo se hizo pedazos la nave en la costa del Brasil, no pudiendo regirla.



Tanto en la bahía de Todos Santos, adonde llegó primero, como en Río Janeiro y Pernambuco, hizo Sarmiento uso de su crédito y relaciones á fin de despachar para los nuevos pueblos un barco de 40 toneladas con ropas y harina, porque Diego de Rivera había marchado á España <sup>1</sup>. Otro mayor, cargado con iguales procedimientos, trató de conducir por si mismo, dando la vela el 13 de Enero de 1885 con fortuna declarada contra sus fundaciones: sufrió tremendas borrascas, de las que á duras penas se libró, volviendo á Río Janeiro al cabo de cincuenta días con la desazón de hallar en el puerto, también de arribada, el barco de las harinas. Habiendo agotado los recursos, sin encontrar siquiera gente que se prestara á nuevos intentos, tomó pasaje en una carabela portuguesa, con idea de gestionar personalmente en la Corte el envío de socorros solicitado en sus cartas <sup>2</sup>, muy lejos de pensar en la desventura mayor que le esperaba. La carabela fué apresada en la altura de las islas Terceras por tres corsarios ingleses, que la detuvieron y robaron después de poner á cuestión de tormento á los hombres, á fin de que declararan lo que tenían de valor. Sarmiento hubiera quedado en libertad, tomándolo por mercader, si no le delatara el piloto portugués, exagerando la categoría é importancia de su persona; con ello, y la averiguación de haber arrojado al mar los manuscritos que llevaba, le guardaron prisionero con mal tratamiento hasta llegar á Plymouth en el mes de Septiem-

<sup>1</sup> Entró en Sanlúcar el 21 de Septiembre de 1584 con la nao Capitana y la fragata *Santa Catalina*, y dió cuenta de su campaña, expresando que en la equinoccial se había separado el otro buque, la fragata *Magdalena*. *Colección Navarrete*, t. xx, números 38, 39 y 41. Por este tiempo, en que habian fracasado los esfuerzos de Pedro Sarmiento, deliberaba el Consejo de Estado en Londres sobre los peligros que para Inglaterra traeria el vencimiento por D. Felipe de los rebeldes de Flandes después de haberse posesionado de Portugal. En el plan discutido para evitar lo que pudiera temerse entraba en primer término la destrucción de la marina española, y como medios la ocupación del Estrecho de Magallanes, para interceptar el comercio del mar del Sur, la captura de los pescadores de Terranova y la restauración de D. Antonio de Crato en Portugal. Véase *Calendar of State papers of the reign of Elizabeth*, año 1584.

<sup>2</sup> Cinco de ellas pidiendo con insistencia auxilios, constan en la *Colección Navarrete*, t. xxvi.



bre de 1686, y sucesivamente á Windsor, donde sir Walter Raleigh, armador de los navíos aprehensores, le dispensó acogida cortés y le presentó á la reina Isabel, con la que tuvo audiencia de dos horas y media, entendiéndose en lengua latina. Fué asimismo recibido por el Presidente del Consejo, lord Burgleigh, por el almirante de Inglaterra, lord Howard, con los cuales trató de cuestiones encaminadas á encomendarle mensaje verbal para el rey D. Felipe que sirviera de base á negociación conciliadora, proporcionándole al efecto pasaporte y crédito de 300 escudos (si bien con su cuenta y razón) para venir á España <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Rigor de las desdichas Sarmiento, habiendo pasado de Londres por la vía de Flandes á París, donde conferenció con el embajador de España, D. Bernardino de Mendoza, y viniendo á través de Francia, cerca de Burdeos cayó en manos de un capitán hugonote, mezcla de soldado y foragido, que le condujo á Mont de Marsan, exigiendo por la libertad grueso rescate. En vano expuso el prisionero que, estando España en paz con Francia, no estaba justificada su detención; respondieron «que los hugonotes con ningún católico tenían paz, máxime con españoles, y que ellos hacían guerra contra todos los que algo tenían». En vano también hizo el Embajador reclamaciones ante el Rey de Francia: mezclados en el asunto el Príncipe de Bearne, la Reina de Inglaterra y personajes de ambas cortes, prolongaron la prisión con atroz tratamiento y amenazas continuas de muerte, hasta que el rey D. Felipe mandó pagar el rescate pasados tres años de cautiverio. Desde la prisión no dejó de clamar por los pobladores abandonados del Magallanes, y restituido á España en 15 de Septiembre de 1590, fijando su habitación en el Escorial, cerca del Monarca, escribió relación prolija de sus sufrimientos. Son tan curiosas las circunstancias comunicadas al Rey por D. Bernardino de Mendoza, de cómo se insinuó Sarmiento en Londres al favorito de la reina Isabel, y tanto me parecen importan al conocimiento de los personajes de la época los documentos hasta ahora desconocidos, que los inserto en el apéndice núm. 5, y podrán servir por otro lado á la vida de nuestro navegante, merecedora, como he dicho anteriormente, de especial estudio y vulgarización, investigando vicisitudes posteriores al año 1592, en que, según Navarrete, fué por Almirante de los galeones que salieron de Sanlúcar para Nueva España, con el general Juan de Uribe Apallua. El Sr. Markham, como testimonio de las consideraciones que mereció durante la estancia en Londres, transcribe anécdota referida por sir Walter en su *History of the World*, de este modo:

«Recuerdo una breve frase de D. Pedro Sarmiento, digno caballero comisionado por el Rey de España para poblar en el Estrecho de Magallanes, siendo prisionero mio. Haciéndole preguntas acerca de una isla que aparecía en el mapa del referido Estrecho, me contestó riendo que el nombre verdadero debía ser «Isla de la mujer del pintor», porque en el momento en que el delineante iluminaba la carta veíale su esposa, y le rogó pusiera su nombre en cualquiera de tantas islas como el mapa tenía, á fin de hacerla propietaria de imaginación, lo cual el pintor hizo.»



Varias consultas evacuó el Consejo de Indias durante el año 1585, ya para enviar armada de socorro, ya para despachar buques sueltos con provisiones destinadas á los pueblos del Magallanes <sup>1</sup>, sin que nada se decidiera en favor de los desgraciados que en aquella espantosa mansión habían de perecer, sin que más de uno se librara para contar las agonías de los otros <sup>2</sup>.

Al ausentarse Sarmiento, quedó por Gobernador de la ciudad de *Don Felipe* Andrés de Viedma, pronto preocupado con el consumo de provisiones almacenadas en la colonia. Determinó enviar 200 hombres á la otra ciudad para disminuir bocas, encargándoles se procuraran sustento por el camino mariscando. Los restantes pasaron el invierno y verano siguiente con penas, mitigadas por la esperanza de ver llegar de un momento á otro algún navío; ya perdida aquélla, aquejados del hambre, del frío y de graves enfermedades desarrolladas con carácter pestilencial por consecuencia, determinaron construir dos barcas y embarcar 54 hombres y cinco mujeres que quedaban vivos, contados el Gobernador y un fraile. Navegadas 36 millas, chocó una de las barcas en los arrecifes de la punta de Santa Brígida, abriéndose, pero sin desgracia personal. En la misma punta tomaron tierra 31 hombres y las cinco mujeres, que se dividieron en grupos por común acuerdo, á fin de encontrar más fácilmente mariscos y raíces.

Viedma, con 20 soldados, volvió á la ciudad que habían abandonado, y todo el invierno que entraba (1586) anduvieron unos y otros á orillas del agua sustentándose con mejillones. Al apuntar el verano, en que los huevos de aves y la caza de alguno que otro animal contribuían con el temple de la estación á mejorar la triste suerte, envió Viedma á buscar á los de la Punta, mas ya sólo existían 15 hombres y tres mujeres, que habían marchado en dirección del *Nombre de Jesús*, creyendo menor la distancia que la que había á *Don Felipe*. En

<sup>1</sup> *Colección Navarrete*, t. xxvi.

<sup>2</sup> «Declaración que hizo ante escribano Tomé Hernández de lo sucedido en las dos poblaciones fundadas en el Estrecho de Magallanes por Pedro Sarmiento de Gamboa.» Está publicada por apéndice al viaje del mismo.



el camino descubrieron tres navíos, que con tiempo borrasco navegaban sin hacer caso de los fuegos, gritos y señales con que daban á entender su situación. Uno solo, el soldado Tomé Hernández, que ha transmitido la noticia, consiguió por sorpresa que le admitieran en el batel que se acercó á tierra; de los demás nada se sabe. El frío y el hambre acabaron, sin duda, con ellos.

