



LOS VIAJES DE DESCUBRIMIENTO PROTAGONIZADOS POR PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA

[**Recibido:** 22 de enero de 2015]
[**Aceptado:** 22 de enero de 2015]

José Miguel Alonso Rojo
Universidad de Valladolid

RESUMEN

Este trabajo fue escogido pensando en completar nuestros conocimientos sobre algunos de los personajes del descubrimiento de América que teníamos menos definidos en nuestros estudios. Nuestra intención es profundizar en los viajes de descubrimiento protagonizados por este navegante alcalaíno. Incluso relacionarlo con las políticas descubridoras de la segunda mitad del siglo XVI, que concluyeron con el descubrimiento de las Islas Salomón, y con el malogrado intento de poblamiento y fortificación del Estrecho de Magallanes.

Palabras clave: Historia de América, Pedro Sarmiento de Gamboa, descubrimiento, Islas Salomón, Estrecho de Magallanes.

VOYAGES OF DISCOVERY FEATURING PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA

ABSTRACT

This work was chosen in order to complete our knowledge of some of the characters of the discovery of America, what was less definite in our studies. Our intention is to deepen the voyages of discovery featuring this navigator. Even connect it with the discoverers policies of the second half of the sixteenth century, which ended with the discovery of the Solomon Islands, and the ill-fated attempt of settlement and fortification of the Straits of Magellan.

Key words: America's History, Pedro Sarmiento de Gamboa, discovery, Solomon Islands, Straits of Magellan.

1. EL VIAJE DE DESCUBRIMIENTO DE LAS ISLAS SALOMÓN (1567-1569)

PARA emprender el viaje de descubrimiento de las Islas Salomón¹, el Virrey del Perú, Lope de Castro encomendó a su sobrino, Álvaro de Mendaña, la tarea descubrir, evangelizar y poblar aquellas tierras. La expedición estaba formada por dos embarcaciones: la nao capitana llamada *Los Reyes*, y la nao almiranta apodada *Todos los Santos*. Álvaro de Mendaña era la máxima autoridad de la expedición, al ostentar el cargo de General de esta armada. Pedro Sarmiento de Gamboa había sido nombrado Capitán de *Los Reyes* y cosmógrafo de la expedición.

La expedición partió del puerto de El Callao el miércoles 19 de noviembre de 1567². Como cosmógrafo de la armada, Sarmiento fue quién diseño la derrota a seguir, fijándola en rumbo oeste-sudoeste, y teniendo que notificar todos los pilotos la modificación o cualquier sugerencia de las rutas a Pedro Sarmiento de Gamboa. Según relata el marino alcañino, el viernes 28 de noviembre Hernán Gallego modificó la ruta de la expedición sin consultarlo con Gamboa, ni con ningún otro piloto de la armada. Don Pedro reaccionó de inmediato y narro lo acontecido al General Mendaña, que paso por alto la omisión de Hernán Gallego. De este modo, comienza a deteriorarse la relación entre el cosmógrafo, Mendaña y su piloto mayor.

A partir de diciembre de 1567, Sarmiento de Gamboa comienza a insinuar que el General

Álvaro de Mendaña y el Piloto Mayor Hernán Gallego “*yvan de conçierto de barloventear y boluerse o yr a las Philipinas a rrescatar*”³. Es decir, Sarmiento acusaba al Piloto Mayor y al General de dejarse llevar por la corriente para que así fracasara la misión, o dirigirse hacia las Filipinas con el objetivo de rescatar y obtener ganancias. Acusaciones muy graves que no hicieron otra cosa que aumentar el recelo mutuo entre estos tres personajes.

En esta primera quincena del mes de diciembre, el rumbo oeste-sudoeste sobre los 15° latitud Sur, fijada por Sarmiento a la salida de El Callao, se vio modificado por Hernán Gallego. A instancias del General, el Piloto Mayor puso rumbo oeste-noroeste, lo que suponía que las embarcaciones se aproximaran cada vez más a la línea equinoccial y, por tanto, que la travesía se alargara y se alejaran de las Islas Salomón, que Gamboa había situado entre los 15 y 23 grados sur.

Llegamos a la semana que abarcó entre el 14 y el 21 de diciembre. El Capitán Sarmiento de Gamboa advirtió al General Mendaña de que, si seguían el rumbo oeste-noroeste, las tierras que iban buscando quedarían al sur, y no sería posible volver a alcanzarlas hasta después del verano austral⁴. Además, le instaba a dar ejemplo ante la tripulación y que siguiera los mandatos que su Majestad le había encomendado antes de la partida del Perú.

Una vez más, Álvaro de Mendaña desoyó los consejos de Gamboa. El Capitán de *Los Tres Reyes*, harto de los desplantes de su Gene-

(1) Para el estudio de este viaje de descubrimiento, disponemos de las siguientes relaciones:

- I. *Relación de Pedro Sarmiento de Gamboa cuando en 1567 fue por el Mar del sur con Álvaro de Mendaña*. A.G.I, Patronato, Legajo 18, n° 10, ramo 8 (3).
- II. *Breve relación de Alvaro de Mendaña dirigida al rey don Felipe II*. Original Real Academia de la Historia, Colección de Velázquez, XXXVI doc. N°8, ff. 185-194v.
- III. *Relación del biaje y descubrimiento que se hizo en la Mar del Sur, por horden y mandado del muy illustre señor Lope Garcia de Castro del Consejo de su Magestad, Gobernador del Perú y Presidente en la Chancelleria e los Reyes, de que fue por General Aluaro de Mendaña. Hecha por Gómez Hernández Catoira, Escribano Mayor de la dicha armada y Thenedor de los rescates y fator por su Magestad della, deregida al dicho Señor Licenciado Lope Garcia de Castro*. Copia en Museo Británico de Londres, Additional Manuscripts 9944, ff. 197-306v.
- IV. *Breve relación compilada en la Plata en 1573*. AGI, Patronato, Legajo 18, n°10, ramo 5 (2). 3 ff.
- V. *Relación breue de lo sucedido en el viaje que hizo Aluaro de Mendaña en la demanda dela Nueva Guinea la qual ya estaba descubierta por Iñigo Ortíz de Retes, que fue con Villalobos de la tierra de Nueva España en 1544*. Original en Biblioteca Nacional de París, MSS Espagnols 325, ff. 174-183.
- VI. *Relación sacada de cartas particulares de los que fueron al descubrimiento de las Yslas de Salomón*. AGI, Patronato, Legajo 18, n°10, ramo 2.

(2) *Relación sacada de cartas particulares de los que fueron al descubrimiento de las Yslas de Salomón*, f.1.

(3) *Relación de Pedro Sarmiento de Gamboa cuando en 1567 fue por el Mar del sur con Álvaro de Mendaña*, f.3

(4) Ídem. “*ya nos yba demorando al sur y que, si más adelante pasauamos por aquel rumbo nos vendría a quedar al sueste, y que nos sería imposible, a lo menos aquel verano, poderle dar vista por ser los bientos brissas punteros para yr a ella*”.

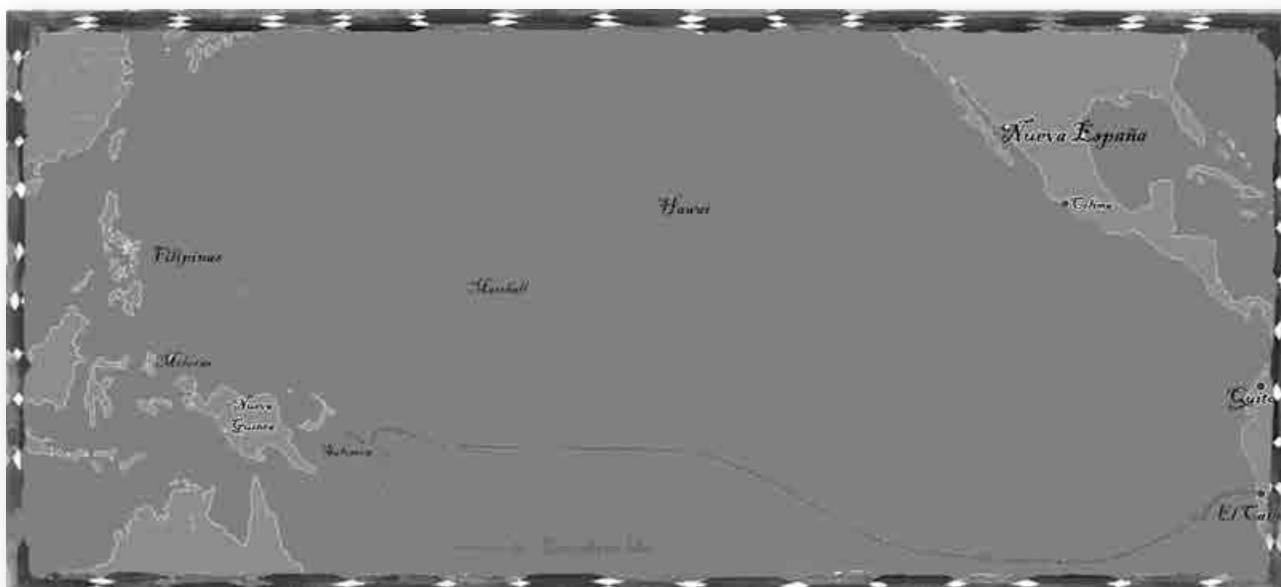


Fig. 1. Ruta de ida desde la partida de El Callao hasta la llegada a Santa Isabel

ral, tomó la decisión de comenzar a manifestarse públicamente en contra de Mendaña y de su piloto Hernán Gallego. A tal punto llegó la crispación, que Pedro Sarmiento recriminó públicamente al General que era el culpable de esta situación, y que ya rendiría cuentas de todo ello al Rey. Sarmiento llevaba razón, desde aquel 14 de diciembre hasta el primero de enero del año 1568, la expedición había decaído hacia el Ecuador hasta situarse a los 6°, poniéndose en serio peligro el objetivo de la armada.

Visto este panorama desolador, Alvaro de Mendaña y el Piloto Mayor Gallego claudicaron ante Pedro Sarmiento de Gamboa, rogándole que encaminase la ruta hacia las Salomón. A continuación, Sarmiento acordó con General y Piloto Mayor poner rumbo “*al oeste quarta al sudueste*”, volviendo al rumbo inicial que había fijado Gamboa en tierras peruanas. Esta decisión dio sus frutos, al avistarse tierra el jueves 15 de enero, tras casi dos meses de navegación por el Pacífico. En principio, Hernán Gallego no quiso desembarcar en la isla, al alegar que era pequeña, baja y despoblada, pero Sarmiento logró convencer al General para circunnavegar ese territorio.

Se decidió nombrarla como el Nombre de Jesús⁵ (actual Niue), por coincidir ese día con dicha festividad.

Tras tres días de circunnavegación, Sarmiento reiteró al General que tomaran esa isla, argumentando que era una pequeña isla que abordarían con facilidad, y así, la expedición repondría de la isla víveres en perfecto estado, y la tripulación tomaría descanso y volvería al trabajo con más fuerza. Mendaña volvió a ignorar los consejos del Capitán. Llama la atención, como Sarmiento advierte al General de su error: “*dixo al general que fuese al sur, y que dentro de vn día y vna noche dirían en tierra grande como después verán, los que llevaren atención deste archipiélago*”⁶. ¿Acaso se refería Pedro Sarmiento de Gamboa a la *Terra Australis Ignota*?

El 1 de febrero, las dos naves se encuentran con unos peligrosos bajos, que supieron burlar con éxito, nombrándolos como Bajos de las Candelaria, por descubrirlos en la víspera de su fiesta. Por fin, al amanecer del sábado 7 de febrero avistaron una gran isla. Habían llegado al archipiélago de las Islas Salomón, en concreto, a la Isla de Santa Isabel.

(5) *Breve relación compilada en La Plata en 1573*, f. 1v.

(6) *Relación de Pedro Sarmiento de Gamboa cuando en 1567 fue por el Mar del sur con Álvaro de Mendaña*, f. 9-9v.

Descubrimiento de las demás islas del archipiélago

Durante casi dos meses permaneció la expedición en la Isla de Santa Isabel, en el asentamiento de Bahía de la Estrella. En este tiempo, los españoles tuvieron que hacer frente a la belicosidad de los aborígenes, a la vez que se realizaba la tarea de fabricación de un velero bergantín. El día 3 de abril quedó finalizada la construcción del bergantín, al que se nombra como *Santiago*, por lo que se reactiva la misión descubridora de los españoles en el Archipiélago de las Salomón.

Se pone en marcha el primer viaje del bergantín por el litoral salomónico, que transcurrió entre el 7 de abril y el 5 de mayo de 1568. Esta misión de reconocimiento, encabezada por Hernán Gallego y Pedro de Ortega Valencia, se saldó con el descubrimiento de las Isla de las Palmas, de la Galera, de Buenavista, San Dimas y Seserga. Pero el descubrimiento más importante que se produjo en esta primera expedición fue el descubrimiento de una isla más grande que las mencionadas anteriormente, a la que denominaron Isla de Guadalcanal porque: *“El maestro campo tomo la posesión como*

*de las demás; pusole por nombre de su natural, que hes de Guadalcanal, y a el rrio Ortega, que se llama Pedro de Ortega”*⁷⁷. De vuelta hacia Santa Isabel, a un cuarto de legua descubren la isla de Borru, bautizada como San Jorge.

Ya en el Puerto de la Estrella, se decide que las dos embarcaciones se desplacen a Guadalcanal, para establecerse en esta isla y proseguir la labor descubridora, a la vez que se reconocía el entorno de dicha isla. Durante cinco días transcurrió la navegación entre Santa Isabel y Guadalcanal, llegando a su destino el 12 de mayo. Una semana después, el bergantín emprende su segundo viaje de reconocimiento por el litoral de las Salomón, capitaneado esta vez por Andrés Núñez. Entre los días 19 de mayo y 5 de junio, se descubren la Isla de la Atreguada, las Tres Marías, la Isla de San Juan y la Isla de San Cristóbal.

A la espera del Bergantín, las dos naves permanecieron en el llamado Puerto de la Cruz, reconociendo el terreno, avituallándose, sobre todo de cocos debido a la escasez de bizcochos, y contrajeron inicialmente amistad con los aborígenes. Del papel de Sarmiento de Gamboa durante este tiempo, sabemos que, tras la muerte de 9 españoles a manos de los indios,

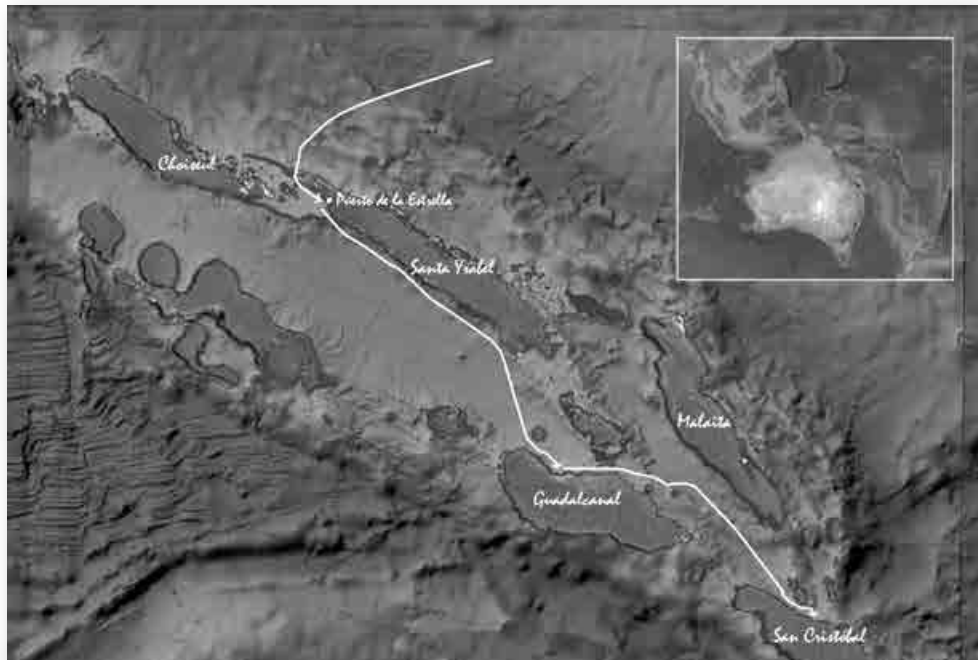


Fig. 2. Recorrido de la expedición por el archipiélago de Salomón

(7) *Relación Gómez Hernández Catoira...*, f. 230v.

Mendaña era una utopía, ya que los vientos y las corrientes contrarios impedían realizar ese viaje con mayor celeridad, y quedarían estancados en medio del Pacífico.

Entre tanto, Pedro Sarmiento de Gamboa navegaba a bordo de la nao almiranta, más lenta y pesada que la nao Tres Reyes, ligera y veloz, donde viajaban el General Álvaro de Mendaña y el Piloto Mayor Hernando Gallego. Una situación un tanto contradictoria, debido a que Sarmiento portaba el cargo de Capitán de los Tres Reyes, y si viajaba en la nao almiranta sería porque Mendaña le habría destinado a ella a modo de castigo, fruto de su pésima relación con Don Pedro.

Entre finales de agosto y principios del mes de septiembre, al seguir navegando por el mismo rumbo que había impuesto el General, los pilotos temieron por su propia vida y reaccionaron elaborando un escrito¹¹ de queja ante el capitán. Desconsoladamente, los pilotos rogaban al General que modificara el rumbo seguido hasta entonces, por el sugerido por los pilotos, para evitar que la expedición se abocara al desastre. Álvaro de Mendaña no le quedó más remedio que aceptar el parecer de sus pilotos y establecer rumbo noreste.

Velozmente, las embarcaciones comienzan a subir en latitud, hasta situarse en los 8° norte a mediados de septiembre, cuando llegan a los Bajos de San Bartolomé. Siguen ascendiendo, y comenzado el mes de octubre avistan la Isla de San Francisco (actual Isla de Wake), a la altura de 19°. Dos semanas después, situada a 32°, la tripulación se vio sorprendida por tres sucesivas tormentas que separaron a los dos navíos uno del otro, y minaron aún más el ánimo de la tripulación. Se contaban tres meses de navegación por el Pacífico, y el estado de la expedición era límite: carecían de víveres en buen estado, los barcos se hallaban dañados tras las tormentas, y el escorbuto y el hambre hacían estragos entre los marineros.

Era diciembre, cuando el Tres Reyes se topó con un palo en el agua¹², hecho que fue entendido por la tripulación como un síntoma de que la tierra estaba cerca. Ocho días después de ver el palo, el 18 de diciembre avistaron las costas de California, y realizaron una navegación de cabotaje que les condujo a desembarcar en el Puerto de Colima (México) el 23 de enero de 1569. Dos días después, llegaba la almiranta comanda por Sarmiento de Gamboa, poniéndose fin a un tornaviaje que se había prolongado casi seis meses.

2. VIAJE AL ESTRECHO DE MAGALLANES (1579-1580)

Los saqueos que protagonizó el corsario inglés Francis Drake¹³ a lo largo de las costas del Virreinato del Perú durante los primeros meses del año 1579, tuvieron como consecuencia que el monarca, Felipe II, se propusiera la fortificación y el poblamiento del Estrecho de Magallanes. Una misión que tendría como objetivo evitar posibles nuevas incursiones de potencias extranjeras por este enclave geográfico.

A efectos de llevar a cabo tan difícil tarea, la Corona optó por una persona fiel a la corona, con gran experiencia en cuestiones de la marinería, y conocedora de la cosmografía, las matemáticas y la astronomía. Naturalmente, nos referimos a Pedro Sarmiento de Gamboa, en quien la Monarquía depositó su confianza para emprender esta misión¹⁴.

Según nos cuenta el alcaíno, la Corona otorgó los siguientes mandos: “*Capitán superior y general de la armada Pedro Sarmiento [...], Antón Pablos, piloto de esta nao capitana, y Hernando Alonso, piloto asimismo de la dicha nao [...]. En la almiranta se embarcaron el almirante Juan de Villalobos; Hernando Lamero, piloto mayor y de la almiranta*”¹⁵. La expedición con-

(11) *Relación Gómez Hernández Catoira...*, f. 294 v.

(12) *Relación breue de lo sucedido en el viaje que hizo Aluaro de Mendaña en la demanda dela Nueva Guinea...*, f. 181v.

(13) KELSEY (2002).

(14) Sarmiento realiza la relación de este viaje, que lleva por nombre: *Relación y derrotero del viaje y descubrimiento del Estrecho de la Madre de Dios, antes llamado de Magallanes* En la actualidad se almacena en la Sección de Manuscritos de la Biblioteca del Palacio Real, con la signatura 3102.

(15) *Relación y derrotero...*, p. 33. Para las citas de esta relación, utilizaremos la edición de este documento que realizo M^a Justina Sarabia Viejo.

taría con dos naves: la nao capitana Nuestra Señora de la Esperanza, comandada por Pedro Sarmiento, y la nao almiranta San Francisco, al mando de Juan de Villalobos.

El 11 de octubre de 1579 partían de El Callao las naos *Nuestra Señora de la Esperanza y San Francisco*, que acogían a 108 tripulantes. Pasados seis días, la tripulación tuvo que desembarcar en el puerto peruano de Pisco, donde repararon durante tres días la proa de nao capitana, que se resquebrajó en los primeros días de navegación. Es de extrañar, que la proa de la capitana resultara dañada por la navegación, por lo que se puede deducir que las naves en su puesta a punto, fueron saboteadas por miembros de la tripulación, para retrasar e impedir la misión.

La expedición fue bajando en altura los últimos días del mes de octubre, y a primero de noviembre, se encuentran con las Islas Desventuradas, a las que renombraron como Islas de San Félix y San Ambor, situadas a 25 grados sur. Dos días después, el Capitán General Gamboa y el resto de pilotos se reunieron para debatir el rumbo a seguir, puesto que ya ventaban vientos largos. El piloto de la almiranta, Hernando Lamero, era partidario de emprender rumbo sur, ya que afirmaba que no hallarían tierra hasta los 70°, y la elección de este rumbo acortaría el desarrollo del trayecto. Sarmiento y el resto de los pilotos proponían seguir el rumbo sursureste, donde hallarían tierra a la altura de los 45 y 50 grados. Discrepaban de la propuesta de Lamero porque perderían todo el verano en el trayecto, y por lo tanto, el viaje correría el riesgo de fracasar. Racionalmente, se impuso el rumbo sursureste propuesto por Sarmiento y los demás pilotos de la nao capitana.

Durante toda esa semana, la expedición comienza a sufrir las injerencias del tiempo debido al descenso en la latitud. Escribe Sarmiento que durante tres días llovió intensamente, tanto es así, que los marineros tuvieron que mudarse tres veces de ropa. Eran días húmedos

y de mucho frío, por lo que el tiempo se volvía más extremo a la vez que descendían, situándose en los 46 grados sur, a punto de abocar la entrada occidental del Estrecho.

Llegada al paraje del Estrecho y búsqueda de la boca occidental

Al amanecer del día 17 de noviembre, a la altura de 49 grados y medio la expedición por fin halló tierra alta. Sarmiento puso rumbo hacia esa gran ensenada rodeada de cordilleras nevadas donde se encontraban, para realizar un reconocimiento del terreno. Denominó a esta bahía como golfo de la Santísima Trinidad, enclave que fue descrito por el alcaláino: “Esta tierra es pelada, y a la mar tierra baja y de mucha reventazón y bajos sobre agua; y en lo alto tiene muchas manchas blancas, pardas y negras”¹⁶. Conjuntamente, los mandos de la capitana y la almiranta decidieron entrar en la bahía e ir hacia la otra boca del estrecho para gobernar allá. Para llevar a cabo la reparación de la nao capitana, se decidió atracar en la entrada del golfo, nombrando a este puerto como Puerto de Nuestra Señora del Rosario. A causa del mal tiempo y el fuerte oleaje, Sarmiento de Gamboa descartó abocar el estrecho por mar abierto, y optó por acceder a él siguiendo aquellos pequeños canales.

Se produjeron tres viajes de reconocimiento¹⁷ que trataron de hallar la entrada al Estrecho de Magallanes. Como ya hizo en el descubrimiento de las Islas Salomón, Sarmiento de Gamboa echo mano de los bateles para descubrir aquellos canales y encomendó la construcción de un bergantín. El primero de los tres viajes transcurrió entre el 25 de noviembre y el 1 de diciembre de 1579, capitaneado por Pedro Sarmiento de Gamboa, Antón de Pablos y Hernán Lamero. Un primer viaje donde se recorrieron 60 leguas y que sirvió para reconocer la fauna, la flora y el clima¹⁸ de aquel territorio.

(16) *Relación y derrotero...*, p. 45.

(17) La relación y el derrotero de estas tres travesías se encuentran en *Relación y derrotero...*, p. 51-88.

(18) Hallaron árboles resinosos como cipreses y sabinas, aves marinas tales como patos negros, gaviotas, rabos de juncos, rabi-horcadas, y en la montaña tordos, cantores y gavilanes. En cuanto al clima, se describe un frío intenso en el que abundan las precipitaciones en forma de lluvia y nieve, acompañadas de un viento del norte fuertísimo.

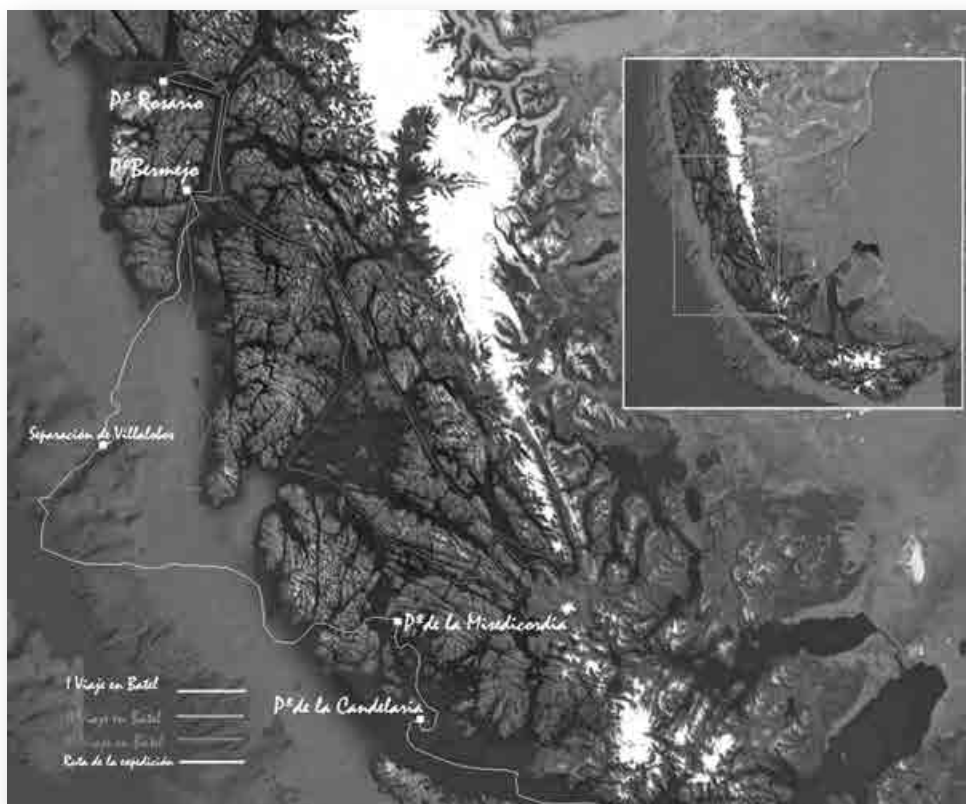


Fig. 4. Los tres viajes por la boca occidental del Estrecho de Magallanes.

La segunda travesía fue la que mayor tiempo transcurrió por aquellos parajes, al extenderse más de tres semanas entre el día 3 y el 24 de diciembre. Salieron del Puerto Bermejo con rumbo sur, realizando una navegación de cabotaje por mar abierto. Avistaron en una de esas islas lobos de grandes dimensiones, por lo que denominaron a esa ínsula como Isla de los Lobos. Además, la expedición dio por primera vez con hombres en estas tierras, y retornaron nuevamente a Puerto Bermejo sin encontrar la entrada del estrecho.

El tercer y último viaje fue en el que mayor leguas se navegaron, recorriéndose gran parte de los canales y las islas que formaban aquel enclave, pero sin éxito, ya que no hallaron ningún paso a Magallanes entre el 29 de diciembre y el 12 de enero de 1580. Llegados a Puerto Bermejo, Pedro Sarmiento convocó a toda la expedición, para consultar al Almirante Villalobos y a los pilotos el rumbo a seguir. Hernán Lamero se mostró partidario de navegar por mar abierto, ya que los canales eran abundantes y con numerosas corrientes. Mientras que Antón de Pablos y Hernando Alonso propusieron seguir la ruta por los canales hallados, y

evitar la bravura de aquel mar. Oídas todas las propuestas, Sarmiento decidió emprender la navegación por mar abierto.

La navegación dio comienzo el día 21 de enero, comandada por el bergantín y las dos naos. El día posterior se produjo una tormenta infernal, que se saldó con la pérdida del bergantín y la separación de las dos embarcaciones. Tras la tormenta, la nao capitana navegó hasta desembarcar en el recién bautizado Puerto de la Misericordia. Después de diez días aguardando a la nao almiranta, la nao capitana levó anclas rumbo sureste el día 2 de febrero, pasando la noche en el Puerto de la Candelaria.

Allí se encontraron con unos indios que poseían mercaderías de origen europeo, y que les dieron a entender por señas que habían venido por el sureste. Los españoles dedujeron que los indios se referían a la expedición de Francis Drake, quien había atravesado el Estrecho el año anterior. Durante la estancia en la Candelaria, Pedro Sarmiento fue testigo de la desmoralización de la tripulación, la cual, ante las inclemencias climatológicas y el posible fracaso del viaje, era partidaria de la vuelta a Chile.

En el Estrecho de Magallanes, renombrado Madre de Dios

Al anochecer del día 9 de febrero de 1580, Sarmiento de Gamboa era consciente de que ya navegaban por el Estrecho de Magallanes, rebautizado por el propio Capitán General como Estrecho de la Madre de Dios, a una altura de 53 grados sur. En este punto, la nao capitana comenzó a ascender por el estrecho y puso rumbo noreste, dejándose atrás las tierras altas y dando paso a los valles magallánicos. El día de San Valentín, Gamboa y los suyos toman posesión del territorio en nombre de Felipe II. En estos valles avistan a los indios patagones, de gran altura, además de conejos y vicuñas, por lo que se deduce que esa ubicación era de las más aptas para poblarse.

El jueves 18 de febrero, la expedición se encuentra con la primera angostura del estrecho, descrita por Pedro Sarmiento: *“Desde este cabo San Vicente [...] Esta es la mayor angostura que hallamos desde que llegamos a la tie-*

*rra baja. Llamóse está punta Nuestra Señora de Gracia. Aquí en estos dos cabos se pueden hacer fortalezas para defender esta entrada de ambas partes”*¹⁹. En el reconocimiento de esta tierra, la tripulación fue flechada por varios indios patagones, aunque ningún marinero resultó herido. Cinco días después, la capitana avistaba la segunda angostura de este estrecho, a la que se nombró como angostura de Nuestra Señora de la Esperanza. Atravesada esta angostura, la expedición se encontraba con una gran ensenada que desembocada en una gran masa de agua. Fue el miércoles 24 de febrero, cuando la capitana finalizaba su trayecto por el Estrecho de Madre de Dios, tras 110 leguas de navegación por el mismo. La misión encabezada por Pedro Sarmiento de Gamboa había protagonizado la primera travesía a la inversa por el estrecho magallánico. La que justificaría, en caso de ser válida, la apertura de una ruta comercial directa. Con su éxito, se podría olvidar la ruta del Caribe que tantos problemas ocasionaba con la armada del Mar del Sur.

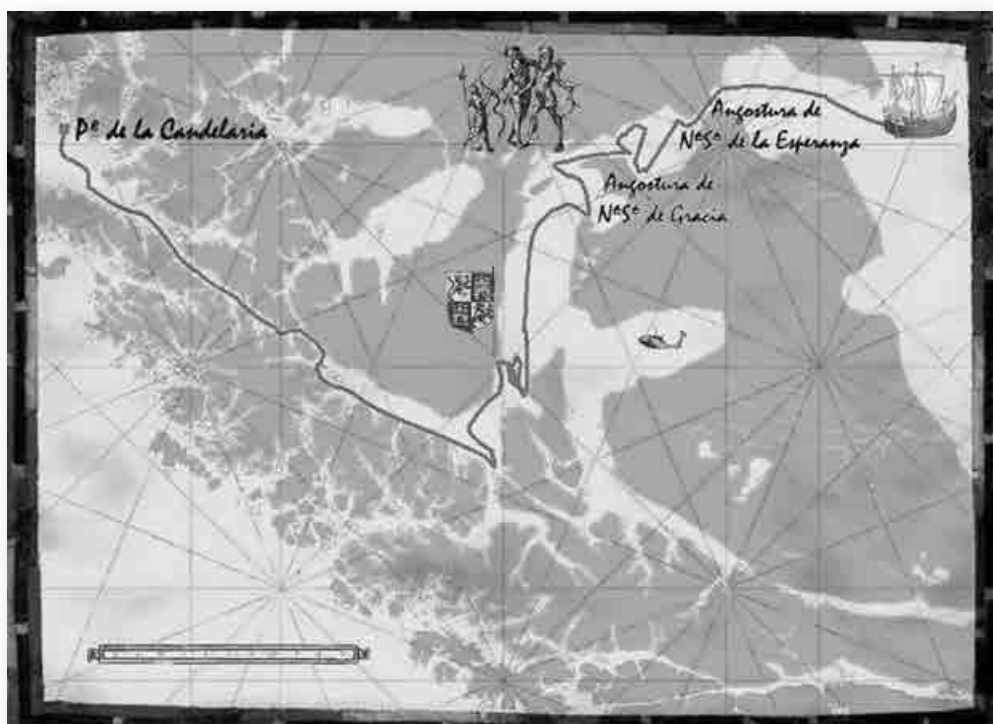


Fig. 5. Recorrido de la expedición de Sarmiento de Gamboa por el Estrecho de Magallanes

(19) *Relación y derrotero...*, p. 124.

Retorno a España

A finales de febrero, asistimos al regreso de la expedición a la Península Ibérica. Durante el mes de marzo, la *Nuestra Señora de la Esperanza* ascendió en latitud, desde los 50 grados Sur ubicados en la boca oriental del estrecho, hasta los 22 grados Sur que le situaban a la altura de las costas del Brasil. La navegación durante este periodo fue realmente dura, debido a que la tripulación tuvo que hacer frente al calor y a las calmerias, consecuencia de la etapa final del verano austral.

El 9 de abril, en las cercanías de la equinoccial, la capitana se encontró con una isla. Tras desembarcar en ella, Pedro Sarmiento se percató de que se trataba de la Isla de la Ascensión (7° S.).

Después de casi una semana en esta isla, Sarmiento y los suyos pusieron rumbo noreste. El día 17 de abril ya habían rebasado la línea equinoccial, situándose en un grado de la banda norte, tras 52 días de navegación desde su

salida de Madre de Dios. A finales de dicho mes de abril llegaron a las costas de Sierra Leona.

Para evitar las turbadas²⁰ y las enfermedades que desataba esta tierra seca, Gamboa decidió seguir la ruta portuguesa, por lo que desvió su trayectoria y puso rumbo noroeste para adentrarse en el Atlántico en busca del Archipiélago de Cabo Verde. Esta nueva dirección no pudo evitar la proliferación de enfermedades entre la tripulación, como el escorbuto o las calenturas, debido a las altas temperaturas que se dieron durante el viaje.

A estos problemas, hay que añadir la fuerte resistencia de la corriente a causa de las calmas, y las sucesivas turbonadas a las que tuvo que hacer frente la nao capitana. El 23 de mayo de 1580, a la altura de la ciudad caboverdiana de Santiago, los españoles se vieron sorprendidos por el ataque de una nave de corsarios franceses. Una ofensiva que fue abortada por los galos, ante el temor de un posible auxilio portugués en apoyo de los hombres de Sarmiento.

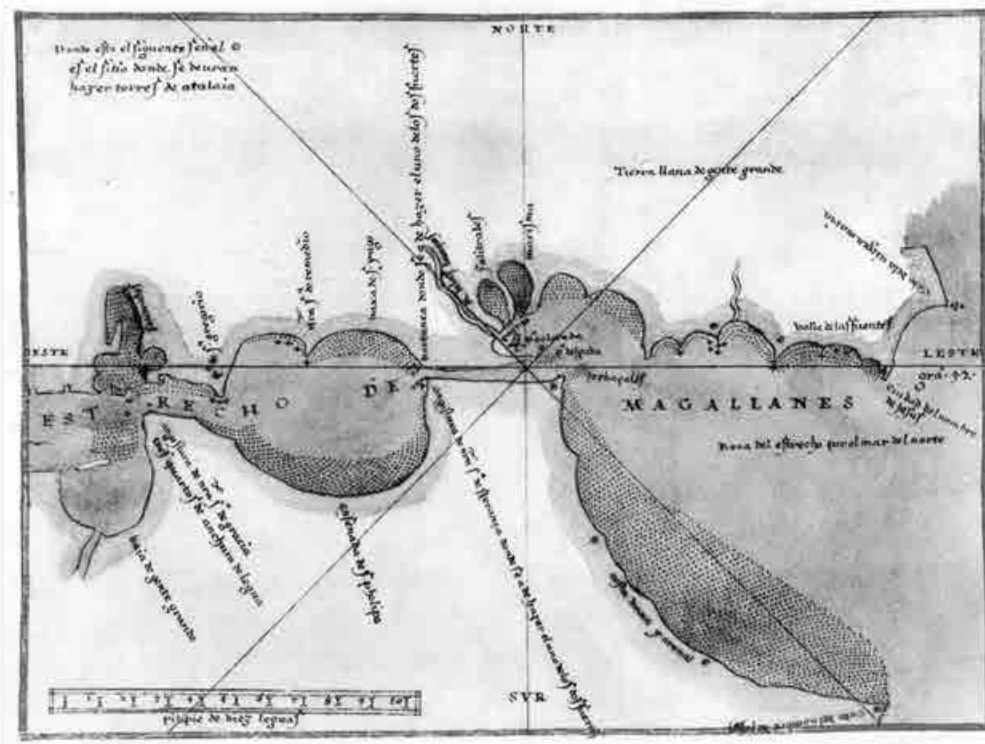


Fig. 6. Carta náutica elaborado por Sarmiento de Gamboa

(20) Nombre con el denominaban los portugueses a los fuertes vientos que se levantaban en Sierra Leona a raíz de las tormentas.

De este modo, la expedición desembarcaba en Santiago esa misma noche. Durante casi un mes duró la estancia de los castellanos en las Cabo Verde. La partida aconteció el 19 de junio, y el día 23, llegaron a la ciudad de Angla, ubicada en el archipiélago de las Azores, el 18 de Julio. La expedición del estrecho zarpó de Angla, en compañía de la Flota de Indias, el día de 3 de agosto, y el día 15, divisaron la costa ibérica a la altura del Cabo de San Vicente. Así, se puso fin a una travesía que se había extendido 10 meses desde su salida del puerto peruano de El Callao. Pedro Sarmiento de Gamboa cumplía el cometido encomendado por el Virrey Francisco de Toledo, y nuevamente, será requerido por el Monarca Felipe II para acometer la misión de fortificación y poblamiento del Estrecho de Madre de Dios.

De este primer viaje alrededor del paraje magallánico, Pedro Sarmiento de Gamboa legó a la Cartografía uno de los primeros mapas que reflejan el Estrecho de Magallanes. Se trata de una carta náutica²¹ a escala aproximada de 1/625.000, que nos muestra la boca oriental del Estrecho. La carta está realizada a la manera clásica de la época, disponiendo en el margen izquierdo de un tronco de diez leguas, en el centro aparece trazada una araña de ocho rumbos, sin flor de lis.

Los límites geográficos de esta carta son, al oeste la *Bahía de la gente Grande*, mientras que al este delimita con el Cabo de la Virgen María. Sarmiento anota los bajíos y arenales por medio de puntos alineados, dato importante debido a que los fuertes vientos y las mareas podían poner en serio peligro a las embarcaciones que cruzaran por aquellas latitudes. Esta carta náutica fue concebida con la finalidad de planificar el lugar específico donde se situarían las atalayas y los fuertes en la boca oriental del Estrecho. Hablaremos con más exactitud de este plan de fortificación del Estrecho de Magallanes en el siguiente capítulo.

3. EL MALGRADO INTENTO DE POBLAMIENTO Y FORTIFICACIÓN DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Una vez que desembarcó en España, Pedro Sarmiento de Gamboa se reunió con el Rey Felipe II, y le entregó toda la documentación que había recabado durante su periplo por el Estrecho de Magallanes. Era otoño de 1580 y, por esas fechas, el Monarca Prudente se encontraba en Badajoz debido al enfrentamiento que había contraído con Antonio Prior Crato, por la pretensión de ambos en ambicionar los derechos de sucesión a la Corona de Portugal. Tras la entrevista, el interés del Rey por la defensa del Estrecho se acentuó, y en consecuencia, decretó la organización de una junta encargada de planear la defensa y el poblamiento del Estrecho.

Esta junta se reuniría en Lisboa durante la recta final del año 1580, y estuvo integrada por varios de los hombres de confianza del Rey. Hablamos del Duque de Alba, el Marqués de Santa Cruz, Don Francés de Álava y el ingeniero italiano Juan Bautista Antonelli²², todos ellos asesorados por el propio Sarmiento de Gamboa. Pese a la negativa del Duque de Alba, quien calificaba la empresa de imposible, el plan de defensa prosiguió, y a la labor de Antonelli se unió el ingeniero Tiburcio Spanochi²³.

Hasta entonces, no se conocían antecedentes de la fortificación de un estrecho, por lo que este proyecto fue toda una innovación para este tiempo. Inicialmente, Pedro Sarmiento había planteado la posibilidad de ubicar las dos fortificaciones en la Angostura de Nuestra Señora de Gracia, pero tras estudiar las cartas del estrecho realizadas por el alcaláino, la junta decidió finalmente ubicar los fuertes en la Angostura de Nuestra Señora de la Esperanza, por ser de menor anchura²⁴ que la fijada previamente.

(21) Este mapa se ha publicado en dos grandes obras de recopilación cartográfica: en la inconclusa *Monumenta Cartográfica Indiana*, en su tomo IV, que lleva por título: *Regiones del Plata y Magallánica*, una edición de Julio Guillén Tato; y en la *Colección Navarrete*, Volumen XX.

(22) El italiano está considerado como uno de los mejores ingenieros militares de su tiempo. Fue el encargado de la construcción de la fortaleza del Morro de La Habana, de San Juan de Ulúa en Veracruz, de la fortaleza de Cartagena de Indias, así como del Morro de San Juan de Puerto Rico y Portobello. En VARELA MARCOS (1980).

(23) Ingeniero italiano a las órdenes de Felipe II, nombrado Superintendente de las fortificaciones de España, y es autor de las fortificaciones de Pamplona, Jaca y Fuenterrabía, y de un Plan de Defensa de América junto a Antonelli.

(24) La Angostura de Nuestra Señora de Gracia, fijada por Sarmiento de Gamboa, contaba con una distancia entre orillas de tres cuartos de leguas (3.750 m.), mientras que la Angostura elegida por la junta, la de Nuestra Señora de la Esperanza, contaba con una anchura de un cuarto de legua (1.250 m.). Por ende, se reducían los costes económicos y se apuntalaba mejor la defensa.



Fig. 7. Entramado defensivo propuesto a lo largo de la boca oriental del Estrecho

Juan Bautista Antonelli dictaminó que en torno a la boca oriental del estrecho, se alzarían seis atalayas en disposición de media luna entre el Cabo de la Virgen María y el Cabo en Nombre de Jesús, que realizarían una tarea de vigilancia y avistamiento. De este modo, se prevenía con antelación a las fortificaciones ante la posible incursión de una flota enemiga. Nada se dice de la fortificación de la boca occidental de este estrecho, por lo que el plan de defensa de Madre de Dios estaría orientado en su vertiente oriental. Por ende, la única amenaza que se tuvo en cuenta fueron las flotas de corsarios ingleses y franceses procedentes del Atlántico.

Preparativos de la Armada del Estrecho

A comienzos de febrero del año 1581, Felipe II tomó la determinación de encomendar el cargo de Capitán General de la Armada del Estrecho en la persona de Diego Flores de Valdés. La noticia fue recibida como un jarro de agua fría

por Sarmiento de Gamboa. Al entender que había perdido la confianza del Monarca por no elegirlo como Capitán General, decide retirarse a Lima, donde contaba con el favor del Virrey Francisco de Toledo. Al ser informado de las intenciones de Pedro Sarmiento,

Felipe II premió los servicios prestados por el alcaíno, y le concedió el cargo de Gobernador del Estrecho²⁵. Sarmiento había sido elegido por el Rey para que: *“fuese a la Armada y juntamente con Diego Flores General della ordenase y gobernase todo lo que a la buena direction y servicio de V.M. conviniese y suese menester y que sin mi consejo parecer no se hiziese nada”*²⁶. Es decir, el Monarca otorgaba plenos poderes a Gamboa, al que debían de tener en cuenta a la hora de decidir cualquier asunto de importancia, y dirigiría junto a Flores de Valdés la navegación de la Armada del Estrecho y el poblamiento de dicho emplazamiento.

Siguiendo los dictámenes de su Majestad, el Gobernador se desplaza a la ciudad de Sevilla en agosto de 1581, lugar donde se estaba organizando y preparando embarcaciones, vituallas y hombres, que formarían parte de la

(25) Carta de Pedro Sarmiento de Gamboa a Felipe II. En AGI, Patronato Real, Leg. 33, n°3, r°9.

(26) Idem.

expedición hacia el Estrecho. Los preparativos de la Armada se prorrogaron durante más de dos meses, a causa de los continuos enfrentamientos entre Sarmiento de Gamboa y Diego Flores de Valdés. De este modo, el Duque de Medina Sidonia tuvo que intervenir para poner fin a las trifulcas y fijar de una vez por todas, la fecha de salida de la expedición.

En contra de la opinión de todos los pilotos de la expedición, Medina Sidonia decidió expulsar²⁷ todas las naves del puerto de Sevilla hasta Sanlúcar de Barrameda, entre los días 25 y 27 de ese mismo mes. El mismo Medina Sidonia, fijaba la salida de la flota para finales de septiembre, y comienzos de octubre. Fecha en la cual según los pilotos, corrían vientos invernales sures, sursudestes y sursudoestes, que resultaban peligrosos si se hallaban entre los cabos de San Vicente y Cantín, debido a que arrastrarían a las naves a las Arenas Gordas y quedarían varadas.

El trágico inició de la Flota del Estrecho.²⁸

En cuanto a la composición de la Flota del Estrecho, al mando de la tripulación se encontraba Diego Flores de Valdés, con el ya menciona-

do cargo de Capitán General. Pedro Sarmiento de Gamboa ostentaría el cargo de Gobernador del Estrecho una vez que se realizara el asentamiento en el Estrecho, y por mandato real, todos los pilotos tendrían que rendirle cuentas de las derrotas seguidas durante el viaje. El cargo de Almirante residía en la persona de Diego de la Ribera, y Juan Bautista Antonelli viajaba con la misión de dirigir y supervisar la construcción de las fortificaciones en Magallanes. El Gobernador de Chile, Alonso de Sotomayor, también se hospedaría a bordo con más de 600 soldados, destinados a la lucha contra los indios araucanos. Entre poblados, soldados y marineros se embarcaban más de 3.000 almas.

Las 23 naves que integraban la Armada del Estrecho inauguraban la travesía el 28 de septiembre de 1581 desde Sanlúcar de Barrameda. Nada más comenzada la navegación, la flota se vio sorprendida por los furiosos vientos sures y surestes en plena Bahía de Cádiz, que precipitaban a las naos contra la costa. El viento dispersó toda la armada por la bahía, de modo que la comunicación y la visibilidad entre ellas se tornaron casi inexistentes. El día 5 de Octubre, el Capitán Flores de Valdés decretaba el refugio de las naves en el puerto de Cádiz, tarea que se prolongó durante dos días más.

El fallido intento de salida desde España se saldaba con 7 naves perdidas y más de 800

(27) Término adecuado para definir la forma en que los barcos de la Armada del Estrecho abandonaron el puerto de Sevilla, remolcando con galeras las naos hasta Sanlúcar.

(28) Para el estudio de esta segunda travesía de Sarmiento de Gamboa hacia el Estrecho de Magallanes, disponemos de las siguientes fuentes documentales:

- I. *Sumaria relación de Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador y capitán general del Estrecho de la Madre de Dios, antes nombrado de Magallanes, y de las poblaciones en él hechas y que se han de hacer por Vuestra Magestad.* El original se encuentra en el Archivo General de Indias, Patronato Real, Leg. 33, n°3, R° 68.
- II. *Relación delo sucedido en la Jornada del Estrecho de Magallanes escrita por el Alguacil Real y Promotor fiscal de la Armada que S.M. envió a ella, en que yba por general Diego Flores de Valdés.* En Colección Fernández de Navarrete, Tomo XX, doc. n° 36. Museo Naval de Marina, Madrid.
- III. *Derrotero firmado por Pedro Sarmiento del camino y navegación que hizo la Armada al mando del general Diego Flores de Valdés, que salió de Sanlúcar el 9 de diciembre de 1581 para el Estrecho de Magallanes.* En AGI, Patronato Real, leg. 33, n°3, r° 28.
- IV. *Carta de Pedro Sarmiento de Gamboa al Rey. Fechada en Río de Janeiro a 26 de Octubre de 1582.* En AGI, Patronato Real, Leg. 33, n°3, r° 16.
- V. *Carta de Pedro Sarmiento de Gamboa al Rey. Fechada en Río de Janeiro a 30 de octubre de 1582.* En AGI, Patronato Real, Leg. 33, n°3, r° 17.
- VI. *Relación de cómo Diego Flores de Valdés partió de río de Janeiro el 1 de junio de 1583 para volver a España, regresando allí su almirante Diego de la Rivera, para llevar a Pedro Sarmiento de Gamboa y efectuar la población.* En AGI, Patronato Real, Leg. 33, n°3, r°25.
- VII. *Relación hecha y firmada por el almirante Diego de la Rivera sobre la gente que llevó al Estrecho de Magallanes, y dejó allí el gobernador Pedro Sarmiento de Gamboa.* En AGI, Patronato Real, Leg. 33, n°3, r° 42.
- VIII. *Carta de Pedro Sarmiento de Gamboa a Su Majestad, en la que da cuenta de lo que le acaeció en su viaje desde que salió de la bahía de Todos los Santos el 15 de diciembre de 1584 hasta llegar a la villa de Vitoria, capitania del Espíritu Santo.* Fechada en Vitoria a 5 de enero de 1585. En AGI, Patronato Real, Leg. 33, n°3, r° 59.
- IX. *Carta de Pedro Sarmiento de Gamboa a Su Majestad pidiendo socorros para proseguir su empresa. Fechadas en Río de Janeiro a 3 y 5 de octubre de 1585.* En AGI, Patronato Real, Leg. 33, n°3, r° 60.

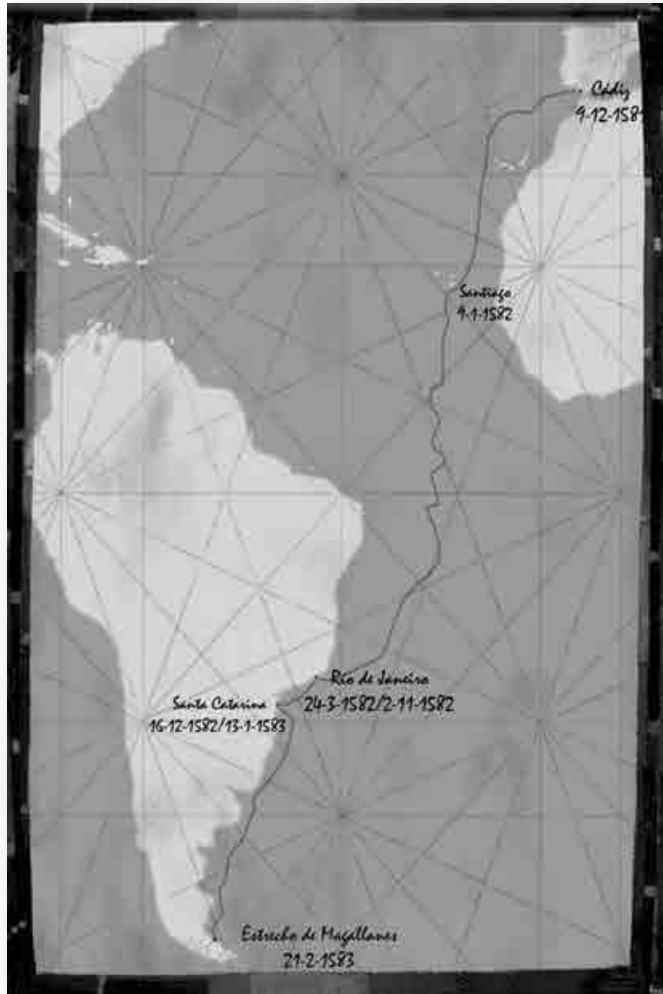


Fig.8. Recorrido de la Armada del Estrecho, desde su salida en 1581 hasta la Invernada de Río en 1583

muertes, quedando atónito y aturdido el Capitán Valdés, que cayó enfermo. La maltrecha flota permaneció en Cádiz, durante dos meses, en los cuales, se repararon los numerosos daños infligidos sobre las naves. Otro de los asuntos que se decidieron durante estos días, fue el lugar donde la flota pasaría la invernada, para de esta forma, afrontar con buena climatología la navegación hacia el Estrecho.

La reunión tuvo lugar en Gibraltar, a la que asistieron Pedro Sarmiento de Gamboa por su experiencia en la marinería, Antón de Pablos como Piloto Mayor de la armada, el Piloto de Brasil, y ejerciendo la presidencia, el Duque de Medina Sidonia. Al final, se impusieron los intereses de los consejeros portugueses del Monarca, y de este modo, se dictaminó que la

Armada del Estrecho pasara la invernada en Río de Janeiro. El 9 de diciembre de 1581²⁹, la Flota del Estrecho partía del puerto de Cádiz rumbo a Río de Janeiro con 16 naves, al mando del recién recuperado Capitán General Diego Flores de Valdés.

El infructuoso año 1582: invernada en Río y fracaso en el primer intento de abordar el Estrecho

Un mes después, el 9 de enero de 1582, la marinería desembarcó en la ciudad de Santiago en el Archipiélago de las Cabo Verde, lugar que

(29) *Sumaria relación...*, p. 136. Para las citas de esta relación, utilizaremos la edición de este documento que realizó M^a Justina Sarabia Viejo.

ya habían visitado en 1580 durante el tornaviaje del Estrecho, y donde Sarmiento de Gamboa había contraído una buena amistad con su gobernador, Gaspar de Andrade. Alrededor de tres semanas permanecieron en Santiago, tiempo que fue aprovechado por Antonelli, Gamboa y el Gobernador para reparar las fortificaciones de la isla y estudiar los posibles puntos endebles que tenía esta isla.

La expedición reanuda su viaje el 2 de febrero, cuando realmente dio comienzo la verdadera ruta transoceánica. En el camino, enfermaron y murieron 150 tripulantes, llegando a las aguas de Río de Janeiro el 24 de marzo de 1582, donde se refugiarían hasta el fin del mes de noviembre. Durante la estancia en Río perecieron muchos hombres a causa de la peste de aquellas tierras, y más de 150 personas murieron debido al mal del sieso.

Finalizado el invierno austral, la maltrecha Armada del Estrecho partía de Río de Janeiro a 2 de noviembre de 1582 con 15 naves. A la altura de 18° Sur, el bergantín y la nao *Arriola* hicieron agua, y con ellas, arrastraron al fondo del mar a 350 tripulantes, y una gran cantidad de munición. Todo ante la atenta mirada de Flores, quien empezó a navegar de manera temeraria cerca de la costa, en las proximidades del puerto de Don Rodrigo a los 28° Sur. En este puerto, el franciscano Fray Juan de Rivadeneira les dio la nueva de que en ese lugar, tres naves inglesas, capitaneados por Edward Fenton, le habían robado y habían huido rumbo al Estrecho.

La expedición se desplazó hasta la isla de Santa Catalina para resguardarse, en donde naufragó la nao *Santa Marta* el 16 de diciembre. Durante estos días, Gamboa nos desvela las verdaderas intenciones del Capitán General Valdés: *“lo hacía por alargar el tiempo y porque el invierno entrase de golpe y nos acabase de impedir el viaje, y nos hubiésemos de volver por fuerza al Brasil, y de allí a España, acabados de perder”*³⁰. Flores de Valdés se negó a reparar las naos dañadas y envió a Diego de la Ribera, a Pedro de Rada y a Alonso de Sotomayor, con el objetivo de persuadir a Sarmiento para que pusiera fin a la misión del estrecho.

El día 13 de enero de 1583, con tan solo 10 naves, la armada emprendía su camino al Estrecho de Magallanes. A bordo de la galeaza, Sarmiento fue testigo de la pérdida de la nao proveedora al estrellarse contra un bajo. Navegaron con buen tiempo hasta el Río de la Plata, momento en el cual, la galeaza comenzó a hacer agua por popa, además de desquebrajarse el trinquete. Para debilitar aún más le empresa, el Capitán General permitió que el Gobernador de Chile, Alonso de Sotomayor, volviera a su gobernación por medio de la cesión de 3 navíos a través del Río de la Plata, llevando consigo bastimentos y hombres fundamentales para la población del Estrecho.

Pese a todas estas dificultades, la Flota llegaba a la entrada oriental del Estrecho a 21 de febrero de 1583, con tan solo 6 navíos. A punto de embocar el estrecho, Sarmiento nos narra los acontecimientos: *“Diego Flores no quiso hacerlo, antes pareciéndole buena ocasión, como su determinación era no hacer nada ni entrar en el estrecho, sino como volverse luego al mismo punto, sin consultársele con pilotos ni con Pedro Sarmiento, huyó, y esperando que harían, las otras naos siguieron al dicho Diego Flores al Nordeste y Esnordeste”*³¹. No hubo más remedio que suspender el abordaje del Estrecho y retornar a Brasil.

Nueva acometida del Estrecho y poblamiento del mismo

Llegaron a principios de mayo de 1583 a Río de Janeiro con 7 naves, ya que se había perdido la nao *Concepción* en el Estrecho de la Isla de San Sebastián. En junio y tras sucederse diversas disputas con la tripulación, Diego Flores de Valdés desertó y regresó a España, dejando a Sarmiento con tan solo 6 naves y 500 personas, para acometer la misión de poblamiento y fortificación del Estrecho de Magallanes.

Durante la internada de ese año 1583, Felipe II envió a Diego de Alcega con cuatro naos para reabastecer la precaria Armada del Estre-

(30) *Sumaria relación...*, p. 155.

(31) *Ibid.*, p.166-167.

cho. Una vez transcurrido el invierno austral, Pedro Sarmiento de Gamboa, junto con el sustituto de Flores de Valdés, el almirante Diego de la Ribera, encabezó de nuevo la ruta hacia el Estrecho de Magallanes. El 2 de diciembre de 1583, la flota partió de Río de Janeiro con tan solo 5 navíos, embarcándose Pedro Sarmiento en la nao *Trinidad*. Realizaron sendas paradas de avituallamiento en las ciudades de San Vicente y Santos, y el día 8 de diciembre se vuelve a reprendre la ruta hacia el Estrecho.

La llegada a Magallanes se produjo el día 1 de febrero de 1584. Con la intención de erigir la ciudad y los dos fuertes, la Armada, en su paso por la primera angostura, fue arrastrada a causa de la marea y el temporal hasta la boca oriental del Estrecho. Allí, Sarmiento de Gamboa, el piloto Antón de Pablos, y Diego de la Ribera decidieron que la ciudad se alzaría en el Valle de las Fuentes, que era el lugar más abrigado y cómodo de la ensenada para llevar a cabo esta empresa, fundándose la Ciudad del Nombre de Jesús.

Además, el Gobernador de Estrecho nombró como capitanes de la nao almiranta *María* y la *Trinidad*, a Joan Juárez de Quiroga y a Andrés de Viedma, respectivamente. Una vez que se había erigido la Ciudad del Nombre de Jesús, Pedro Sarmiento de Gamboa y Diego de la Ribera decidieron tomar la *Trinidad* y la *María* para adentrarse en el Estrecho y llevar a cabo la fundación de un segundo enclave. El día 20 de febrero, Pedro Sarmiento instruyó a Joan Juárez de Quiroga, y a su piloto, Antonio González, de cómo debían de navegar por el estrecho adentro, entregándoles las cartas de navegar y el derrotero realizados por el alcaíno en el año 1580, y dictaminando que navegaran hasta el Puerto de los Rincones, donde fundarían la nueva ciudad. Si a los tres días de su partida no regresaban a Nombre de Jesús, el Gobernador Sarmiento avanzaría a pie, junto con los colonos, hacia la ciudad fundada en el interior del Estrecho.

El día 21, Juárez de Quiroga partió con la *María* hacia el interior. Transcurridos los tres

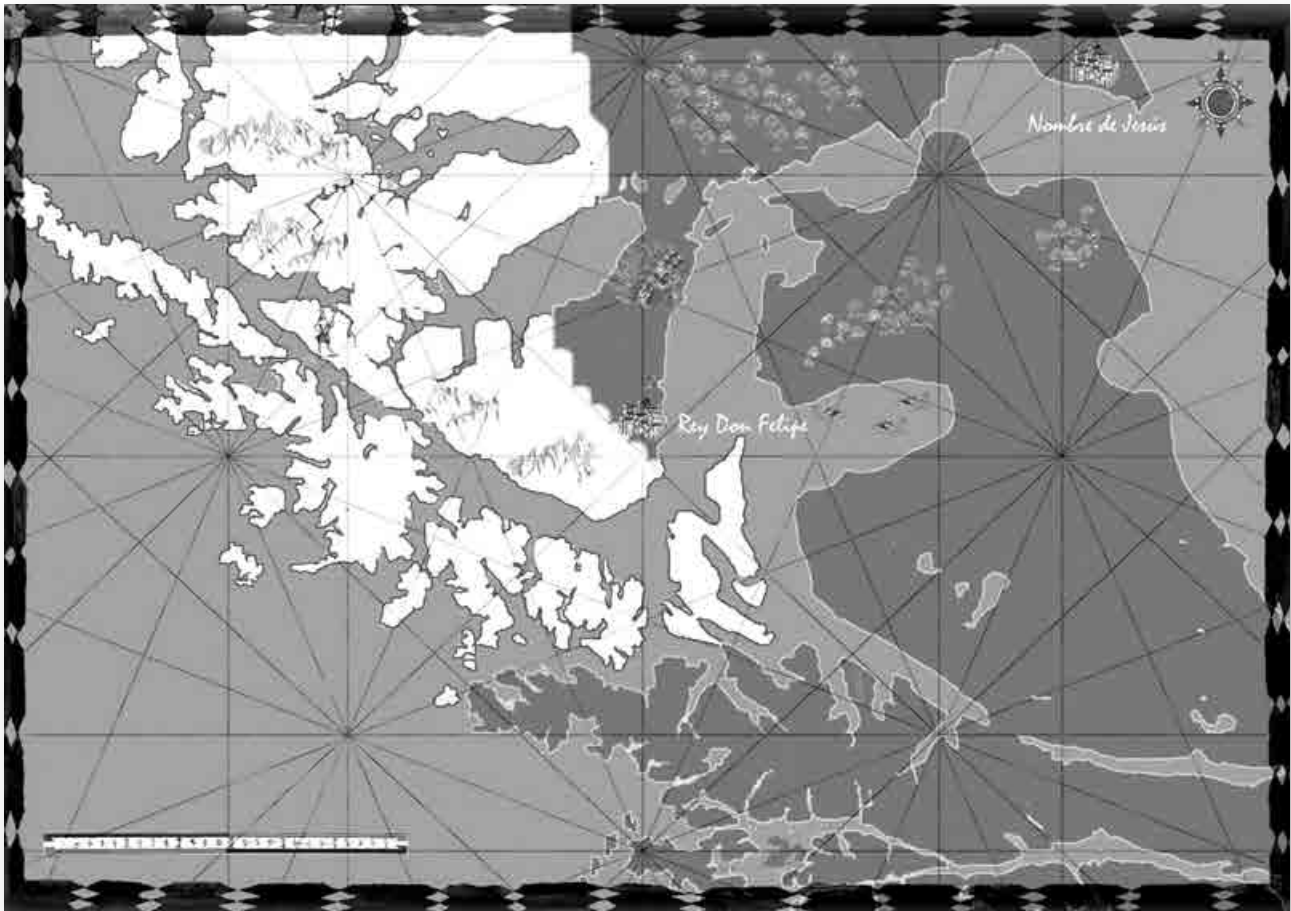


Fig. 9. Poblamiento del Estrecho de Magallanes

días acordados, la almiranta no regresó, por lo que Sarmiento se prestó a la organización de una expedición compuesta por 100 hombres. Sarmiento y sus hombres tardaron un mes en recorrer los aproximadamente 380 km que separaban Nombre de Jesús de esta nueva ciudad, teniendo que enfrentarse en más de una ocasión a la belicosidad de los indios patagones. El día 25 de marzo de 1584 se instituyó la Ciudad de Rey Don Felipe. Se pobló y fortificó este puerto, nombrándose a Juárez de Quiroga como Corregidor y Alcalde Mayor de Don Felipe. Ante la proximidad del invierno, Sarmiento de Gamboa se embarcó en la nao almiranta rumbo Nombre de Jesús, donde cargaría bastimentos y pertrechos, que posteriormente llevaría de vuelta a Don Felipe, para que así sus habitantes pudieran resistir el duro invierno que se avecinaba.

El 25 de mayo, Pedro Sarmiento de Gamboa y 30 hombres llegaban a la Ciudad de Nombre de Jesús, pero un viento furioso expulsó la embarcación de la ensenada del Estrecho. Durante más de 20 días, los vientos impidieron el retorno de la *María* a la boca del Estrecho, no quedando más remedio que la vuelta a Brasil, primero en San Vicente y después naufragaron en Río de Janeiro. La expedición pasaría la internada de 1584 en esta ciudad brasileña, y tras más de dos años intentando que la corona socorriese a las gentes que habían quedado atrapadas en el Estrecho, Sarmiento de Gamboa no tuvo más remedio que volver a la Península Ibérica en el verano de 1586.

Conclusiones

En lo que concierne al papel de Pedro Sarmiento de Gamboa en la Historia de los Descubrimientos. Fue *de facto*, el principal descubridor del Archipiélago de las Islas de Salomón entre 1567-1568. Además, Gamboa fue el primero marino que afrontó la navegación inversa del Estrecho de Magallanes, y capitaneó el innovador proyecto de poblamiento y fortificación de dicho paraje magallánico. No debemos de olvidar el papel de Sarmiento de Gamboa en la cartografía, debido a que nos brindó una de las primeras cartas náuticas que se conservan de la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

Así pues, esta carta anónima podríamos ficharla como dibujada el año 1581, y su autor Pedro Sarmiento de Gamboa, y nos atrevemos a aventurar que fue pintada en Lisboa.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARROS FRANCO, José Miguel (2006): *Pedro Sarmiento de Gamboa, avatares de un Caballero de Galicia*. Editorial Universitaria, Santiago de Chile.

CUESTA DOMINGO, Mariano (1999): *Descubrimientos y Cartografía en la época de Felipe II*. Seminario Iberoamericano de Descubrimiento y Cartografía, Valladolid.

GUILLEN TATO, Julio (1944): *Relación y Derrotero del Viaje y Descubrimiento del Estrecho de Madre de Dios, antes llamado de Magallanes*. En Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos, tomo III. Instituto de Marina, Madrid.

KELLY, Celsus (1965): *Australia Franciscana II: Relaciones de Álvaro de Mendaña al Rey Don Felipe II y de Gómez Hernández Catoira al gobernador del Perú Don Lope García de Castro, sobre la expedición de Mendaña a las Islas de Salomón en el Mar del Sur (1567-1569)*. Franciscan Historical Studies, Madrid.

KELLY, Celsus (1969): *Australia Franciscana IV: Documentos sobre la expedición de Álvaro de Mendaña a las Islas de Salomón (1567-1569)*. Franciscan Historical Studies, Madrid.

KELSEY, Harry (2002): *Sir Francis Drake, el pirata de la reina*. Ariel, Barcelona.

LANDÍN CARRASCO, Amancio (1945): *Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*. Instituto Histórico de Marina, Madrid.

LUCENA GIRALDO, Manuel (1986): *Pedro Sarmiento de Gamboa: Fuentes y Bibliografía*. En estudios de Historia Social y Económica de América, nº2, Madrid.

MORALES, Ernesto (1932): *Sarmiento de Gamboa: un navegante español del siglo XVI*. Editorial Araluce, Barcelona.

NUSSIO DÍAZ, Eduardo (2001): *Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*. Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, Valladolid.

PASTELLS, Pablo (1945): *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. II Parte, Madrid.

SARABIA VIEJO, M^a Justina (1988): *Pedro Sarmiento de Gamboa: Viaje al Estrecho de Magallanes*. Alianza, Madrid.

VARELA MARCOS, Jesús (1980): *Las Salinas de Arana y el origen de la Armada de Barlovento*. Academia Nacional de la Historia, Caracas.

ZULETA CARRANDI, Joaquín (2015): *Pedro Sarmiento de Gamboa: Sumaria Relación*. Biblioteca Indiana, Madrid.

