

ESTUDIO CARTOGRÁFICO E HISTÓRICO DEL VIAJE DE PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA (1579-1580)

Eduardo Nussio Díaz

Nuestra intención al elegir el tema de la expedición de Sarmiento de Gamboa, para esta comunicación fue estudiar los aspectos de navegación, rumbos, instrumental náutico, y diversos temas científicos, que aparecen en el diario de a bordo.¹ Sólo nos limitamos al estudio de la náutica para ajustarnos a las normas del Congreso en lo que a extensión se refiere. Aun así el tema que abordamos nos supone dificultades motivadas también por la escasez de estudios existentes sobre el mismo. Este hecho justifica el que la mayoría de los diarios de viaje del Siglo XVI y XVII estén sin estudiar e incluso sin publicar, si exceptuamos los editados en la “Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y descubrimiento”. Dentro de esta penuria bibliográfica podemos contar con algunos trabajos de reciente publicación² en lo referente al tema del mar y en la España de finales del siglo XVI. Respecto a la figura de Pedro Sarmiento de Gamboa encontramos diferentes biografías y ediciones de la documentación de sus viajes al Estrecho de Magallanes.³

Madre de Dios, es el nombre dado por Sarmiento al estrecho de Magallanes por razones que él mismo nos explica al tomar posesión de estas inhóspitas tierras en nombre de Felipe II: “*hago saber a todos, que para hacer este viaje y descubrimiento tomé por Abogada y Patrona á la serenísima Señora Nuestra Reina de los Ángeles Sncta Maria Madre de Dios [...] por su intercesion ha usado con nosotros en este viage y descubrimiento y en los peligros que hemos tenido, puse por nombre á este ESTRECHO DE LA MADRE DE DIOS, puesto que ántes se llamaba ESTRECHO DE MAGALLANES*”.⁴ Este rebautizado estrecho será la causa principal por la que Sarmiento viaje dos veces a tan meridionales y peligrosas latitudes.

El primer viaje⁵ tiene una finalidad de descubrimiento, en el sentido más estricto de la palabra, ya que el periplo de Magallanes y los que posteriormente se realizaron no había aportado suficiente información cartográfica como para que los españoles dominasen su navegación, por ende dado el carácter trágico que la resolución de estos viajes tuvo, sólo consiguieron aumentar el mito de innavegable del paso del Sur. La segunda causa, aunque no en importancia, para este primer viaje, será la aparición de un nuevo peligro sobre los dominios de la corona del rey Felipe, la incursión del corsario Francis Drake en el Pacífico. La hazaña del inglés consiguió destruir la concepción de “mare clausum” para el comercio español en este Océano. El daño sufrido en el Virreinato del Perú fue más efectista que real, pero la reacción no se hizo esperar. Así el virrey Toledo decide crear una armada, con las dos mejores naves que encontró, y entregándole a Pedro Sarmiento de Gamboa su mando.

En cumplimiento del mandato Virreinal, Sarmiento escoge los dos navíos que formarán la pequeña flota. Serán dos naos: “Nuestra Señora de la Esperanza” como capitana, y como segunda nave elige la nao “San Francisco” a cuyo mando estará el almirante Juan de Villalobos. Ambos buques pertenecientes a la armada de Panamá, regresaban de la búsqueda infructuosa de Francis Drake. En la preparación de esta misión de descubrimiento y castigo no se escatiman esfuerzos, los dos barcos son equipados con el doble de aparejos, vituallas y armamento,⁶ si bien al enumerar el armamento embarcado, se nos antoja escaso, teniendo en cuenta el carácter militar de la expedición “Llevaba cada navío dos piezas de artillería medianas y quarenta arcabuces entre ambos Navíos, y polvora, plomo, mecha, picas, morriones de cuero, algodón y mantas para escaupiles, que son unos petos estofados que se hacen para armaduras del cuerpo, todo esto de la Casa de Munición de V. M.”⁷ Pese a la dificultad para reclutar las tripulaciones “... y en juntarla hubo mucha dificultad y trabajo, porque como era jornada de tanto trabajo y tan peligrosa y de tan poco interés nadie quería determinar a ella, y así muchos se huyeron y escondieron”.⁸ Al fin se reúne a ciento doce hombres, a partes iguales soldados y marineros, pero el tiempo apremia por el fin del verano, y el alejamiento del castellanizado, aunque sólo sea en el nombre, Francisco Dráquez tiene lugar, lo que impedirá su apresamiento, amén que el inglés por miedo a represalias volvió por la ruta Africana, sin que esto fuese conocido por los españoles, lo que motivó que la empresa de Sarmiento fracasase en su primera misión, no así en la geográfica y de descubrimiento.

Instrucción del Virrey

El día diez de Noviembre de 1579, en el puerto del Callao de la ciudad de Lima se procede a la lectura de las instrucciones del Virrey Toledo, ante el Capitán Mayor, el Almirante y los pilotos de la expedición.⁹ Primeramente realizaremos un liviano análisis de las distintas cláusulas de las instrucciones, resaltando aquellas de mayor importancia para la labor de alzado de cartas, como de recogida de información de interés náutico.

Comenzando por la cláusula número tres que prohíbe a la expedición naval que toque costa chilena durante su viaje, si bien ordena que se mantenga en la longitud correspondiente a los 54 ó 55 grados. Esto se justifica por que era necesaria la mayor premura posible, y se debían evitar pérdidas de tiempo, como la que podía suponer el tomar tierra en Chile, en la habitual ejecución del rescate con los indios comarcanos.

Ya en la siguiente cláusula aparece la instrucción más importante en lo que a nuestro tema se refiere, “E yendo discurriendo por vuestra navegación, habéis de ir advertido que todo quanto os pasáre así en rumbos por donde navegáredes, como en todas las tierras que fuéredes viendo y descubriendo, lo habéis de ir escribiendo en el Libro que para ello habéis de llevar, así Vos como el dicho Almirante del otro Navío, “e poniéndole en Carta”.¹⁰ Estas mismas indicaciones de recogida y plasmación de los datos geográficos serán reiterados en el artículo decimotercero como muestra de la importancia prioritaria de este trabajo cartográfico para el viaje.

Así mismo una cláusula de gran importancia para conocer la derrota de las naves, es la decimoquinta: “iréis Vos y el Almirante, cada uno en su Navío, y los Pilotos, tomando las alturas así por el Sol¹¹ como por la Estrella en todas las mas partes que pudiéredes y os

pareciere, como cosa de tanta importancia a que vais”,¹² la cual Sarmiento cumple con gran celo, tomando la altura del sol siempre que el tiempo se lo permite, y llegando a reprehender a los pilotos cuando no lo hacen, caso del día veintisiete de octubre “Este día pedí el punto al piloto de la Almiranta,¹³ y dixo que no había tomado el Sol, habiendo hecho tiempo para ello: reprehendíole Pedro Sarmiento su descuido, y mandóle que no dexase de tomar el Sol todos los días que hiciese claros para ello”.

De forma más precisa en el artículo quinto de las instrucciones se matiza el tipo de información que debe ser recogida, “de ir echando vuestros puntos, y mirando con cuidado las derrotas, corrientes y aguages que hallaredes, y los vientos que en los tiempos de vuestra navegación os corriera, y los Baxos y Arrecifes, Islas, Tierras, Rios, Puestos, Ensenadas, Ancones y Bahias que halláredes y topáredes”.¹⁴

Las instrucciones también contemplan aspectos en lo referente al estrecho, son varias precisiones sobre su navegación y el tipo de información que debe ser tomado, haciendo especial hincapié en la búsqueda de poblaciones que existan o hayan existido, en medir la profundidad de las bocas de entrada al estrecho, en buscar y situar posibles asentamientos de futuras fortalezas.¹⁵ Una vez reunida toda esta información sobre el estrecho debía ser presentada ante el Consejo de Indias, que lo elevaría al Monarca el cual tomaría determinación sobre las posibles medidas para asegurar el Estrecho.¹⁶

Breve relato del viaje

Este primer viaje de Sarmiento al estrecho de Magallanes se inicia el día 11 de octubre de 1579, día en el que las dos Naos se hacen a la mar desde el puerto del Callao en Lima. Ocho meses después, el lunes 15 de agosto de 1580, ya sólo la Nao Capitana “Nuestra Señora de la Esperanza” llega al Cabo de San Vicente, tras la deserción de la San Francisco y su capitán Villalobos.

Muchos son los asuntos que acontecen a la expedición durante su largo viaje, pero no es nuestra intención entretenernos en ellos más de lo imprescindible. Nada más iniciarse el viaje, al segundo día de navegación queda patente el mal estado de los navíos, la proa de la capitana se abre, el continuar navegando en estas duras condiciones se hace imposible por lo que se decide tomar tierra en el puerto de Pisco, donde las reparaciones les tendrán ocupados durante una semana. Transcurrido este período de tiempo la pequeña armada retoma la navegación, y salvo las crecientes desavenencias entre Sarmiento y su Almirante Villalobos, la navegación transcurre con monotonía.

La derrota de los barcos hacia el Sur se efectúa mar adentro, hasta el día diecisiete del mes de noviembre, en que se produce el avistamiento de tierra. Sarmiento ha dispuesto rumbos próximos al Sur Oeste, hasta la latitud de 34º Sur, donde los rumbos cambian con tendencia al Sur Este, aproximándose de esta forma al estrecho. Los pilotos de las naves toman la altura en la proximidad a tierra para situarse, obteniendo Hernando Alonso 49º 9', próximos al actualmente llamado Cerro Step en la costa Sudoeste de Chile (Latitud Sur 49.902º, longitud Oeste 75.270).¹⁷ Rápidamente se inicia otro de los trabajos encargados a Sarmiento para su estancia y viaje por el Estrecho, la fijación de topónimos, tan importantes para su posterior plasmación en las Cartas Náuticas, de las tierras descubiertas.¹⁸

Las tres exploraciones en los bateles

Comienza así el redescubrimiento del estrecho de Magallanes, que se realizará en tres sucesivas expediciones a bordo de los dos bateles transportados para este fin en los navíos. La primera incursión se realiza en el batel “Nuestra Señora de la Guía” sirve para reconocer la parte más Occidental alejada aún de la entrada del estrecho. Tras un pequeño avance con la flota se producirá la segunda expedición en batel, dirigido como la primera y los dos restantes por Pedro Sarmiento. Este segundo intento de la búsqueda de la entrada al Estrecho será a bordo del batel Santiago, saliendo de Puerto Bermejo, localizado en los 50º de latitud Sur (a lo que nosotros añadimos la Longitud, 74.4º Oeste), resguardadas por la costa de la isla de Wellington quedan las dos naos. El viaje llevará quince días, y será infructuoso al no producirse nuevos descubrimientos que acerquen a Sarmiento y a su tripulación hacia el Océano Atlántico.

La flotilla de descubrimiento, con sendas Naos, avanza en dirección Sur-Este durante el Lunes siete de Diciembre, las dificultades climáticas conllevan que la Almiranta encalle en un banco de arena sin consecuencias trágicas. En vista de la situación, Sarmiento decide iniciar una nueva expedición esta vez en el batel Santiago. Durante este segundo viaje de expedición de Sarmiento, junto a catorce soldados y los pilotos de las naos, se produce la primera toma de contacto con los indígenas de la región. Tras tomar dirección sur hasta 51º 10´, deciden un cambio de rumbo. Toman el levante y exploran el Canal de San Blas, sin resultados positivos ya que este canal no tiene salida. Nuevas y serias dificultades surgen al tratar de ganar otra vez la mar, debido a vientos contrarios y tiempo muy desfavorable, Sarmiento se encuentra totalmente desorientado, iniciándose una práctica que será constante durante todo su trayecto por el estrecho, la de observar la geografía desde puntos elevados del relieve,¹⁹ de esta forma tienen conocimiento de otro canal, que exploran también sin resultados.

La persistencia de Sarmiento en la búsqueda del paso se hace patente, en el segundo y descrito viaje de exploración. Esta forma de actuar alarga su presencia y obliga a que las escasas vituallas para ocho días, se impongan para trece. Así de vuelta tras la agotadora expedición el jueves día veinticuatro, en tan solo cinco días se inicia el tercer viaje de exploración en el batel Nuestra Señora de Guía.

Este tercer viaje Sarmiento se hace acompañar de Antón de Pablos, piloto de la Capitana, y Fernando Lamero, el piloto mayor. El viaje proyectado en un principio para diez días, verá alargada su duración otras cinco jornadas. Tras una importante labor de fijación topográfica, regresan una vez más a las naves en Puerto Bermejo de la Concepción, donde los problemas con Villalobos se acrecentan. El diario habla de la intención del Almirante de abandonar a los tripulantes del batel nuestra señora de la Guía al darlos por perdidos, y regresar a Chile. A ello se suma que en la ausencia del Capitán el Almirante había incrementado la ración alimenticia de los que habían quedado en los barcos, sin ninguna consideración hacia los que no estaban presentes y el largo viaje que quedaba por recorrer. Una vez más la determinación de Sarmiento queda patente, pues aún en contra de la tripulación las raciones fueron de nuevo reducidas a las que anteriormente se daban “Esta reformación fue murmurada malamente y después llegó a mucho riesgo”.²⁰ Hecho

que debe entenderse como artimaña propuesta por Villalobos contra el capitán Sarmiento que con tal medida ve mermado su prestigio y carisma ante la marinería.

Reunida toda la expedición en puerto Bermejo,²¹ Sarmiento decide consultar con los pilotos de la expedición y Villalobos cual es el mejor camino a seguir, ofreciendo para ello dos posibilidades, la navegación por los canales o por mar abierto. De esta situación se desprende a nuestro parecer dos importantes datos, el primero que los tres viajes realizados en los bateles no han aportado conocimiento alguno de la ubicación y geografía del paso del Sur, y el segundo, ya intuido, es la carencia casi total de información anterior al viaje sobre la zona, como se desprende de la siguiente frase del diario: “llevar estas dos Navíos de Su Magestad con el menor riesgo que fuese posible para hacer el Descubrimiento del Estrecho”,²² y en las respuestas dadas por los pilotos y recogidas en el diario: “e ir en demanda del Estrecho con los Navíos y Bergantín y tentar la Canal, habiendo tiempo para ello. Dice la Canal de cincuenta y dos grados y medio y o dando el tiempo lugar, buscar la de cincuenta y cuatro escasos”,²³ “Y el Estrecho es necesario buscallo por altura como cosa no vista de ojos”,²⁴ “el Bergantín saliese a descubrir el Estrecho hasta cincuenta y dos grados y medio que dicen está el dicho Estrecho”,²⁵ parece correcto afirmar que no conocen carta alguna del Estrecho, aunque si el dato aproximado de su situación en latitud.

El 21 de Enero se reinicia la expedición con el Bergantín al frente, una vez más la búsqueda del paso hacia Oriente es la principal tarea. La primera noche el tiempo empeora, manteniendo a los barcos y sus tripulaciones en constante peligro, y sin apenas poder avanzar por el canal. Esta situación se mantiene durante ocho días, tiempo en que todo el esfuerzo de los marineros va dirigido a sostener las naves amarradas a tierra. Sarmiento sube a una cordillera próxima al recién bautizado puerto de la Misericordia, intentado discernir si el canal navegado continúa su trazado hacia el naciente, descubriendo que este continúa hacia el Sur-Este.

El primer día del mes de Febrero, el diario nos muestra la preocupación de la tripulación de la Nao Nuestra Señora de la Esperanza, al haber perdido el contacto con la nave San Francisco de Villalobos. La preocupación por la suerte corrida por sus compañeros se va tornando en desconfianza hacia el Almirante Villalobos “otros decían que aquello había sido malicia y concierto por apartarse y derrotarse de la conserva de la Capitana, y en esto se afirmaban los más [...] y decía el Almirante, que si Pedro Sarmiento se quería ahogar, que él no se quería ahogar, y quería vivir y volverse a Chile”.²⁶ Así pues el continuo conflicto entre Capitán y Almirante se da por zanjado con la desertión de este último y de toda la tripulación de la Nao San Francisco. A pesar de lo consumado del hecho, Sarmiento sigue al pie de la letra las instrucciones del Virrey, y decide esperar durante quince días al supuestamente rezagado Villalobos.

Durante esta espera estéril tienen un contacto con los Indios, quienes ponen en conocimiento de los españoles la estancia de otros hombres blancos por estos parajes. La información es correctamente interpretada por los españoles, al constatar que los restos materiales mostrados por los indígenas corresponden al paso de Drake en dirección al Perú, y no a su tornaviaje, para el cual utilizó la ruta del Pacífico. Hecho que nos habla de la profesionalidad los hombres de Sarmiento de Gamboa que son capaces de interpretar a

que viaje corresponden los restos materiales y por deducción saber que el tal Drake puede no haber vuelto por el canal.

La navegación es lenta y dificultosa, manteniéndose siempre en latitudes próximas a los cincuenta y tres grados. Al costoso trabajo de pilotaje se une el geográfico, situando nuevos topónimos y realizando una continua y minuciosa descripción de estos parajes, resaltando aquellas características físicas del terreno de interés para los pilotos de los barcos.

El día doce de octubre de 1580, Juan de Esquibel, el escribano real, toma posesión para la corona española del Estrecho de Magallanes, se encuentran en el recién nombrado río de San Juan, que la expedición sitúa en cincuenta y dos grados y dos tercio. Doce días después, el día veinticuatro del mismo mes y año, la expedición consigue salir del estrecho. Tras ciento diez leguas de navegación por el mismo y casi un mes de lucha contra las inclemencias, tan sólo una nao consigue atravesar el paso.

La nao Nuestra Señora de la Esperanza inicia la navegación en solitario hacia la Península Ibérica, tomando para ello rumbos del primer cuadrante. Los rumbos tomados no son tan precisos como era de esperar en Sarmiento: “Era grande la perplejidad que teníamos de ver que muchas veces con el punto íbamos zabordando en tierra y nunca la víamos: por donde, aunque sabíamos donde estábamos según latitud, que es de norte-sur, ignorábamos la longitud”,²⁷ tras el suceso el propio Sarmiento fabrica una ballestilla, con la cual situó el barco en dieciocho grados al Oeste de Meridiano de Sevilla,²⁸ se da cuenta de la desviación sufrida por su navío hacia el Este debido a las corrientes.²⁹

El veintiocho de Abril avistan Sierra Leona en la Guinea, iniciándose la navegación en paralelo a la Costa Africana. Entran en contacto con un navío con pabellón portugués, que resulta ser un barco corsario francés y con el que entablarán una leve lucha. Llegados al puerto de Santiago, en Cabo Verde, reparan en lo posible, el navío con la intención de proseguir el viaje, pero tras los ruegos del gobernador de la ciudad, dedican varios días a la persecución del anteriormente citado corsario francés, sin llegar a apresarlo. Definitivamente deciden escoltar una nao Portuguesa hasta las Azores, a la vez que envían el batel Nuestra Señora de la Concepción a informar al Río de la Plata. De esta manera cumplen las cláusulas X y XI de las instrucciones dadas en el puerto del Callao en Lima, por las que se ordena mandar una copia de la información recogida al Virrey Toledo.

Arribados a las Azores la tripulación sufre de nuevo un retraso en su viaje a la Península. Somos espectadores a través del cuaderno de Bitácora de la Nuestra Señora de la Esperanza, del enfrentamiento entre el Rey Felipe II y el Prior de Crato don Antonio por el trono portugués, que ha quedado vacante al morir el Rey Sebastián y su sucesor Enrique.³⁰ Felipe II opta por la utilización de la fuerza para garantizar sus intereses sobre la Corona Portuguesa, heredados por línea materna. El Prior de Crato será vencido por la tropas del Duque de Alba en 1580, huyendo don Antonio Crato a Inglaterra desde donde continuará con sus intrigas en contra del monarca español, ahora también portugués.

Los habitantes de Angla, ciudad portuguesa situada en la isla Terceira de las Azores, inician una conspiración contra Sarmiento y su tripulación, únicos en la isla que

muestran su lealtad hacia Felipe II. El enfrentamiento no llega a ser armado aunque quede patente el distanciamiento entre ambas partes al izar la bandera de don Antonio en la ciudad. La tensa situación queda resuelta al llegar al puerto la flota de Nueva España con más de veinte buques, suceso que aminora el número y las pretensiones belicosas de los partidarios del prior portugués.

Definitivamente Pedro Sarmiento de Gamboa zarpa de las Azores en compañía de la flota de indias. Ya en alta mar, en concreto el lunes quince de agosto de 1580 es avistada y reconocida la costa Española, a la altura del cabo de San Vicente, dándose por concluido el viaje y el diario de Abordo.

La labor cartográfica en el viaje de Pedro Sarmiento, y su pervivencia en cartografía posterior

Aunque sin someter a un profundo análisis, nos resulta interesante destacar ciertos aspectos sobre la navegación en el viaje. Sarmiento durante este periplo nos muestra su inquietud sobre la imprecisión de las técnicas de medición de longitud y latitud de la época, “No se fien los navegantes en este parage de los relojes hechos en España y Francia y Flandes y partes de mas altura para fixar el Sol con el Astrolabio ordinario”,³¹ en esta simple frase Sarmiento nos está adelantando el descubrimiento de los usos horarios, y debido a ello el error que produce la toma de latitud mediante relojes fabricados en distintos países que no se encuentren en el mismo o parecido eje Norte-Sur. “y los relojes que no son hechos generales, sólo son precisos para aquella altura para donde se hacen, o para poca mas o menos”³² nos apunta en esta nota como el error no es sólo para los relojes realizados en España sino también válido para cualquier latitud, y como sólo los relojes funcionarán correctamente en el caso de ser fabricados en la misma o parecida altura en que se usen.

El otro problema que también nos apunta es el de las agujas de marear y el cálculo de la longitud, “las agujas de marear tienen troncados los aceros en casi una cuarta del punto de la flor de lis, teniendo respecto de los que las hacen al nordestear y noroestear, y quieren que una regla valga para todo el Mundo. [...] pero si las Agujas agora se emendasen, sería nuevo yerro mayor que el primero, porque ya las tierras están arumbadas por esas agujas de aceros cambiados: y así para ir en busca de las Costas hase de usar destas agujas necesariamente, so pena que si se van a buscar con agujas buenas e precisas, no las hallarán o se ha de volver a arrumbar la tierra toda de nuevo”.³³ En esta descripción Sarmiento no sólo nos muestra como el método de la agujas de marear no es válido, si se varía de longitud y latitud con el mismo instrumental, sino que nos informa que la cartografía esta realizada con este error, por lo que enmendarlo no nos valdría para navegar con los mapas que él maneja.

El problema ha sido planteado en el plano teórico, pero no conforme con esto el día once de abril de 1580, avistada la isla de Ascensión, nos informa de su mala localización en latitud y longitud y procede a rectificarla en los mapas portugueses que él maneja,³⁴ donde la citada isla aparece en siete grados y medio de latitud Sur, y unos diez grados longitud Oeste. Sarmiento en su medición decide situarla medio grado más al Sur en lati-

tud y un grado más al Este (8ºS, 9ºO). Resultando la medición de Sarmiento más alejada de la real.³⁵

A pesar del error anterior, no hay duda de los elevados conocimientos en el arte de navegar que Sarmiento atesora,³⁶ desde su puesto de mando comparte responsabilidades preguntando a los pilotos en la toma importante de decisiones, como sucede los días: cuatro de noviembre, siete del mismo mes y doce de enero. De las respuestas de los pilotos encontramos muestra escrita y de su toma en consideración por parte de Sarmiento.

No son las instrucciones dadas por el Virrey Toledo las que despiertan la curiosidad y capacidad de observación de Sarmiento sino su propia naturaleza y experiencia como navegante, llegando a hacer observaciones más allá de las meramente necesarias para el buen término del aspecto geográfico de la misión. Como muestra de lo dicho el día dieciocho de abril, aparece en el diario una disquisición realizada por Sarmiento sobre los vientos y los cambios climáticos que estos conllevan, haciendo alarde de su inconformismo ante las teorías generalizadoras de la ciencia de su tiempo: “los que escriben repertorios que escriben en un polo generalmente como para todo el mundo generalmente y conviene que vayan respectando los cárdines y plagas del mundo cuando de vientos y temples y cualidades, acciones y pasiones ponen reglas, las cuales no deben hacerse generales, sino conforme a las regiones, pues conforme a ellas son las tales cosas”.³⁷

Poco se conserva de la cartografía de Sarmiento. Tan sólo nos ha sido posible localizar un mapa cuya autoría se imputa al navegante español, y el alzado de dos fortalezas firmadas por el Arquitecto Tiburcio Spanoqui, bajo la supervisión de Sarmiento. Esta documentación se encuentra en los fondos del Museo Naval de Madrid. Los dos alzados de sendas plantas de fortalezas en el Estrecho³⁸ no contienen un gran interés cartográfico y su aportación al conocimiento geográfico de la zona es mínimo.

En lo referente al mapa,³⁹ creemos se trata de una documentación interesante aunque escasa para toda la que se debiera conservar del trabajo exhaustivo de Sarmiento durante este primer viaje científico, aunque el mismo nos da una de las causas que motivaron esta situación de escasez: “Cuando los ingleses prendieron a Pedro Sarmiento entre las islas Tercer y la Graciosa, viendo que no podía escapar de ser preso, echó a la mar muchos papeles de secretos de navegaciones y descubrimientos, advertimientos, noticias, relaciones, procesos y probanzas tocantes a la jornada del estrecho, especialmente un libro grande de Geografía de las sierras de nuevo descubiertas y reconocidas y derroteros por escrito”.⁴⁰

El mapa nos muestra solamente la parte mas Oriental del Estrecho, desde el “cabo de la Virgen María”, hasta la “bahía de la gente grande”. Con una realización clásica de la época, un tronco de diez leguas y una araña de ocho rumbos centrada. La toponimia nos aproxima a su fecha de realización, posterior al segundo viaje. Aparece ubicada la ciudad de Jesús,⁴¹ así como la ensenada de San Felipe lugar donde, con el mismo nombre, se fundará la segunda ciudad española en el Estrecho. No aparece recogido ningún nombre de los dados por Sarmiento durante su primer viaje, y en algunos casos se rebautiza de nuevo la geografía como es el caso de la “Punta de Nuestra Señora del Valle” en la carta llamada “Nuestra Señora del Remedio”.

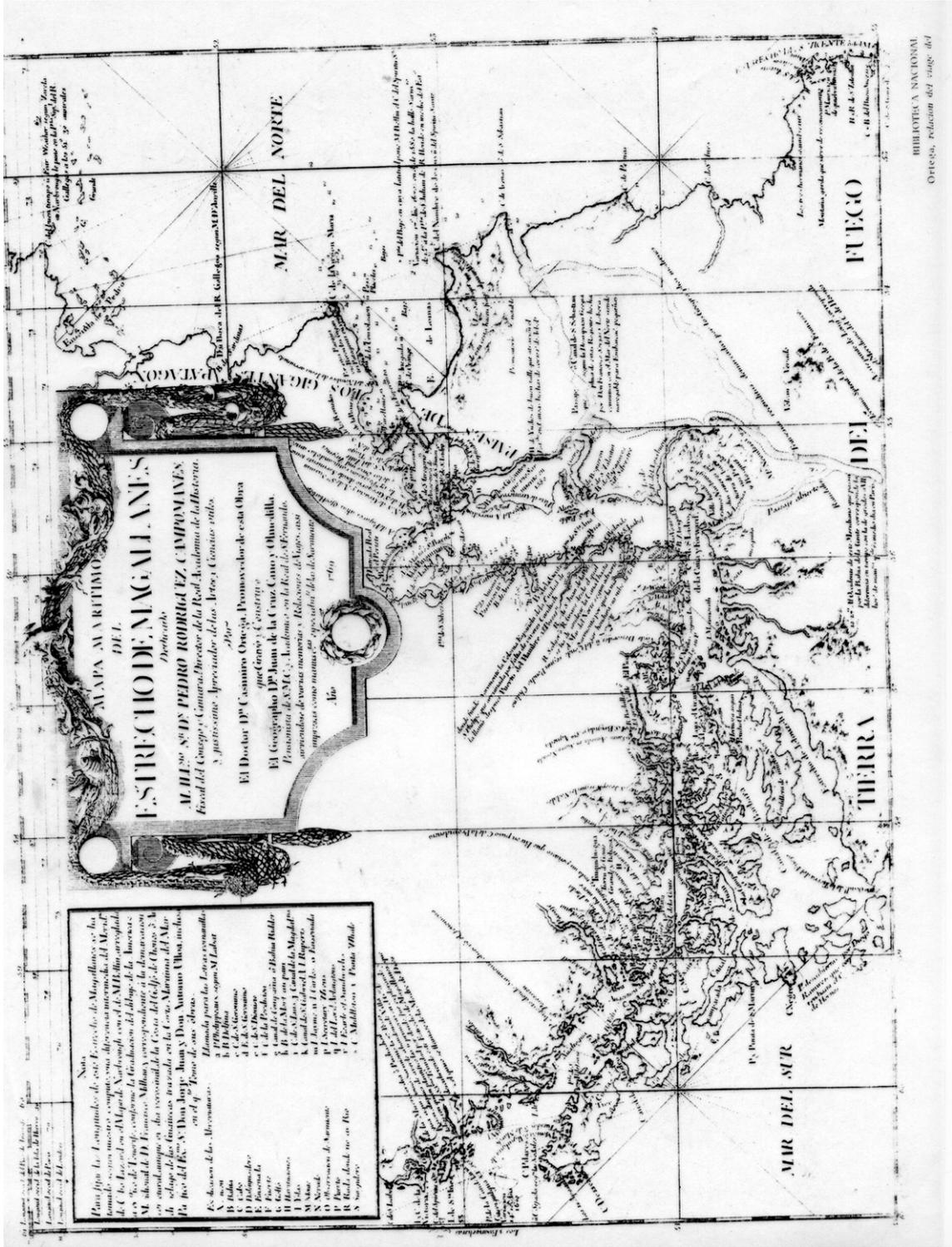
Aparecen reflejados los arenales y bajos peligrosos para la navegación y reconocidos en el primer viaje. También se encuentran ubicados los dos fuertes, a la entrada de la Ensenada de San Felipe, y múltiples torres y atalayas de vigilancia. Si bien el trazo de la Carta es bastante correcto, tiene una ligera variación en su norte, que se encuentra a nuestro parecer ligeramente desviado hacia el Este, es decir Noresteado en dos cuartas.

Por lo que se puede afirmar que no se conoce resto alguno de carta náutica en la que Sarmiento plasme los descubrimientos y datos geográficos recogidos por éste en su primer viaje al Estrecho. Sin embargo la carta de navegación que de forma literal recoge Sarmiento en su diario de a bordo⁴² de este viaje, si tiene su reflejo cartográfico si bien será en cartas náuticas posteriores, como son los casos del “Mapa marítimo del Estrecho de Magallanes”⁴³ realizado por Ortega Cruz Cano en Madrid en 1769, y el realizado por Ibáñez⁴⁴ en 1800, cuyo original se conserva en la Real Sociedad Geográfica.

En la carta de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, y de forma más precisa en el título de la misma se nos avisa del uso como fuente del viaje de Sarmiento: “El geographo D^o. Juan de la Cruz y Olmedilla. Pensionista de S. M. C. Y Academico en la Real de S. Fernando sirviendose de varias memorias y Relaciones de Viages, assí impresas como manuscritas, especialmente de las de Sarmiento”. En cuanto a la toponimia y los diferentes carteles y alusiones que aparecen no nos cabe duda del uso de la relación del primer viaje de Sarmiento. Como muestra en la parte más Occidental de la Carta, es decir la entrada al Estrecho, desde el Cabo de Santa Isabel hasta la Isla de la Gente aparecen una veintena de topónimos y referencias directas al periplo de Sarmiento. En cuanto al trazo comparado con la carta de Sarmiento, se observa una mejoría en la delimitación de las costas y en su arrumbamiento.

Ibáñez en uno de sus ocho cuarterones de la carta⁴⁵ nos muestra que también tiene conocimiento de los viajes de Sarmiento, del primero podemos encontrar rastros toponímicos en la zona Chilena,⁴⁶ aparece dibujada la isla de Madre Dios, nombre que se conserva para el archipiélago en la misma ubicación y querido por Sarmiento para todo el Estrecho. Nombres tan repetidos en el diario como Puerto Bermejo, las islas y canales explorados por las tres expediciones en bateles, también se encuentran en la carta. En cuanto a la geografía del estrecho propiamente dicho, aparece en la zona más oriental toponimia dada por Sarmiento pero ya en el Segundo viaje, como es el caso de la “Ensenada de la Posesión” y “Punta delgada”, también corrige el error de arrumbamiento de Sarmiento, pero la carta de este es más completa que la De Ibáñez, a pesar de los más de dos siglos de diferencia.

A modo de conclusión es necesario valorar el primer viaje de Sarmiento como el más completo realizado hasta su fecha, todos los datos específicos y de conocimientos geográficos recogidos durante su paso por el Estrecho tendrán repercusión en cartografía muy posterior. La desgracia que acompañara a Pedro Sarmiento de Gamboa tras el periplo de 1579-80 empañará los impresionantes logros alcanzados, a ello se le une que con su apresamiento por una flota inglesa,⁴⁷ y posteriormente por el Vizconde de Bearne, hugonote francés,⁴⁸ se propiciará la pérdida y sustracción de importante material cartográfico y geográfico sobre el estrecho, que hubiese situado a Pedro Sarmiento de Gamboa como el redescubridor del Estrecho de Magallanes.



Nota.
 Para que la exactitud de este Estrecho de Magallanes se ha
 de tener presente, que el punto de partida es el meridiano del Mar del
 Sur, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 C. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 M. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 N. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 P. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 Q. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 R. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 S. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 T. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 U. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 V. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 W. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 X. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 Y. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.
 Z. Es el punto de partida, y el punto de llegada es el meridiano del Mar del Norte.

BIBLIOTECA NACIONAL
 Oficina, redacción del mapa del

NOTAS

- ¹ GUILLÉN TATO, Julio. *Selección de Diarios y Relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos. Sarmiento de Gamboa* (Vol. 3). Instituto Histórico de Marina. Madrid, 1944.
- ² Bibliografía general de consulta:
- VARELA MARCOS, J. (coord). *El tratado de Tordesillas en la Cartografía histórica*. Valladolid, 1994.
- CEREZO MARTINEZ, Ricardo. *La Cartografía Náutica Española en los Siglos XIV, XV y XVI*. CSIS Madrid, 1994.
- VARELA MARCOS, J. *El seminario de marineros: un intento de formación de los marineros para las armadas y flotas de Indias*. R. H. A. N. Número 87. Madrid. Enero-Junio 1979.
- CUESTA DOMINGO, M. *Rumbo a lo desconocido. Navegantes y descubridores*. Madrid, 1992.
- CASTAÑEDA, P.; CUESTA DOMINGO, M.; APARICIO, P. *Transcripción, estudios y notas del Espejo de navegantes de Alonso de Chaves*. Madrid, 1983.
- M. F. DE NAVARRETE. *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*. Madrid. 1954.
- ³ MORALES, Ernesto. *Sarmiento de Gamboa: un navegante español del siglo XVI*. Barcelona, 1932.
- MORALES, Ernesto. *Aventuras y desventuras de un navegante*. Buenos Aires, 1946.
- LADIN CARRASCO, A. *Vida y viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*. Madrid, 1945.
- FIGUEIRA VALVERDE, José. *El almirante Pontevedrés Sarmiento de Gamboa, descubridor, cronista, poeta*. Colección día de la hispanidad. Pontevedra, 1980.
- ARCENIEGA, R. *Pedro Sarmiento de Gamboa (el Ulises de América)*. Buenos Aires, 1956.
- BARROS FRANCO, J. M. *Los últimos años de Pedro Sarmiento de Gamboa*. Boletín de la Academia Chilena de la Historia, Número XC (1977-1978).
- Pedro Sarmiento de Gamboa Viajes al Estrecho de Magallanes*. Edición y notas Sarabia Viejo, M^a Justina. Edit Alianza. Madrid, 1988.
- SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. *Derrotero al Estrecho de Magallanes*. Edición de Juan Batista. Madrid, 1987.
- Viajes al Estrecho de Magallanes (1579-1584)*. Edición y notas de A. Rosemblant, Tomos I y II. Buenos Aires, 1950.
- ⁴ Selección de... [1] p 87.
- ⁵ Este primer viaje es el que sometemos a estudio, ya que el segundo tiene una finalidad de población con escaso interés cartográfico.
- ⁶ Este dato aparece reflejado en la segunda instrucción del virrey. *Selección de...* [1] p.20.
- ⁷ *Selección de...* [1] p. 28.
- ⁸ *Selección de...* [1] p. 18.
- ⁹ Los citados cargos eran ocupados por: Capitán Mayor Pedro Sarmiento de Gamboa, Almirante Juan de Villalobos, Piloto Mayor Hernando Lamero y los otros dos pilotos Hernán Alonso y Antón Pablos Corzo, estos dos últimos navegarán ambos en la Capitana.
- ¹⁰ Selección de... [1] p.20.
- ¹¹ Es una prueba evidente del empleo de esta técnica de forma habitual, la que parece llevaba tiempo en uso en Castilla. Y que se volvió de carácter obligatorio, como se puede comprobar en el tratado de Tordesillas.
- ¹² Selección de... [1] p. 23, 24.

- ¹³ Hernando Lamero, Piloto mayor.
- ¹⁴ Selección de... [1] p.21.
- ¹⁵ En lo referente a las fortalezas existen dos trazos de plantas de éstas realizadas por el ingeniero Tiburcio Spanoqui, se conservan en la Colección Navarrete Volumen XX, y también reproducidas como Láminas número 81 y 82: En *Monumenta Chartographica Indian. Tomo IV: Regiones del Plata y Magallanica*. Edición de GUILLÉN TATO, Julio.
- Publicación de la Sección de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, 1942.
- ¹⁶ A su regreso a España de este primer viaje Sarmiento obtuvo el permiso real para realizar un segundo viaje al Estrecho y poblarlo, donde fundó la ciudad de San Felipe, que quedará arruinada por la falta de víveres, y por ello posteriormente Candisch la bautizará como Puerto del Hambre.
- ¹⁷ Todos los datos referente a Geografía y Cartografía actual han sido obtenidos del programa informático “Atlas Mundial Microsoft Encarta”. Microsoft Corporation 1995-1996.
- ¹⁸ Este mandato aparece en la ya citada Instrucción del Virrey, de forma más exacta en la cláusula quinta. Selección de ... [1] p. 20.
- ¹⁹ Esta misma acción será repetida el día dos de Enero, mandado Sarmiento a dos hombres a la Cordillera más alta, y subiendo él a continuación con el Piloto Mayor.
- ²⁰ Selección de... [1] p. 64.
- ²¹ Puerto del cual se toma posesión en nombre de Felipe II el día 27 del mes de diciembre de 1579, y que aparecerá reflejado en cartografía posterior.
- ²² Selección de... [1] p. 66.
- ²³ Respuesta dada por Fernando Gallego Lamero. Selección de... [1] p.66.
- ²⁴ Respuesta dada por Antón Pablos. Selección de... [1] p.67.
- ²⁵ Respuesta dada por Hernando Alonso. Selección de... [1] p.67.
- ²⁶ Selección de ... [1] p. 70.
- ²⁷ Selección de... [1] p.105.
- ²⁸ Es decir a 24º del meridiano de Greenwich.
- ²⁹ Este problema de la longitud despierta en Sarmiento una serie de dudas sobre las cartas de navegar que maneja, así como la validez para hallar la longitud.
- ³⁰ OLIVEIRA, Marques. *Historia de Portugal desde los tiempos más antiguos hasta el gobierno de Pinteiro de Azevedo*. Tomo I, II. México, 1983.
- ³¹ Selección de... [1] p.31.
- ³² Selección de... [1] p.32.
- ³³ Selección de... [1] p.31 y 32.
- ³⁴ Como él mismo nos narra en el diario los mapas que maneja para esta zona son portugueses, ya que cuenta con un mejor y mayor conocimiento de la zona africana.
- ³⁵ El Atlas Microsoft Encarta ubica la isla de Ascensión en 7º 58´S, 14º 21´O.
- ³⁶ Una muestra más de ello es el día 31 de Mayo, dejado atrás el estrecho, y debido a su desorientación construye una ballestilla con la que sitúa la expedición dándose cuenta de la desviación en el rumbo debido a las corrientes, así como la exactitud casi general con que mide la latitud a lo largo de todo el viaje.
- ³⁷ Selección de... [1] p.109.
- ³⁸ Láminas 81 y 82 [15].

- ³⁹ Carta del Estrecho de Magallanes, parte oriental, imputada a Sarmiento de Gamboa. En la Colección Navarrete Volumen XX, y también reproducidas como Lámina número 80: En *Monumenta Chartographica Indian. Tomo IV: Regiones del Plata y Magallánica*. Edición de GUILLÉN TATO, Julio. Publicación de la Sección de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, 1942.
- ⁴⁰ Este párrafo aparece como nota en el documento sobre el segundo viaje de Sarmiento al Estrecho: *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 A.G.I. Patronato Real 33. N^o3, R^o 68*.
- ⁴¹ Fundada durante el segundo Viaje de Sarmiento al Estrecho, en Febrero de 1584.
- ⁴² Selección de... [1].
- ⁴³ Mapa que se encuentra reproducido como la lámina 47 en: En *Monumenta Chartographica Indian. Tomo IV: Regiones del Plata y Magallánica*. Edición de GUILLÉN TATO, Julio. Publicación de la Sección de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, 1942.
- ⁴⁴ Mapa reproducido como lámina número 78 en: En *Monumenta Chartographica Indian. Tomo IV: Regiones del Plata y Magallánica*. Edición de GUILLÉN TATO, Julio. Publicación de la Sección de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, 1942.
- ⁴⁵ El mapa es de grandes dimensiones si bien en nuestro estudio tan sólo hemos utilizado el cuarterón correspondiente a la zona Magallánica.
- ⁴⁶ Zona que no aparece reflejada en el mapa de Cruz Cano.
- ⁴⁷ La captura de Sarmiento se produce el once de agosto de 1586 entre las islas Tercera y la Isla de San Jorge. “fue preso y robado de lo poco que traía” extracto de *Sumaria relación...* [40].
- ⁴⁸ “Cuando Pedro de Sarmiento fue preso, le cogieron los pliegos que eran para vuestra magestad y los papeles propios” extracto de *Sumaria relación...* [40]