

LAS CIUDADES PERDIDAS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

La leyenda negra del Estrecho

Por

Luis BRAVO Bravo

Capitán de navío, Armada de Chile



"Tanto he sufrido que puedo llamarme
mártir".

Pedro Sarmiento de Gamboa.



LESFUERZO y el sacrificio personal en aras de una causa grande y noble son meritorios sin duda, pero debe recordarse que lo son siempre, cualquiera sea el resultado que la empresa alcance; vale decir, el mérito del visionario, del prócer o del mártir es independiente del éxito o fracaso de la causa que abrazó sin buscar otra meta que la realización de un sueño, ni otro pago que la gloria. Desgraciadamente, con frecuencia esta norma de justicia no se cumple, y las generaciones posteriores, aunque no la historia, tienden a olvidar al conquistador, al prócer o al adelantado que fracasó en su cometido, aun cuando se le haya ido la vida en ello, no dándole el sitio que indiscutiblemente le corresponde junto a los que, con mejor fortuna, lograron éxito y legaron a la posteridad el fruto generoso de su obra.

Tal es el caso de Pedro Sarmiento de Gamboa, el llamado "Caballero de Galicia" por sus admiradores, cuyo esfuerzo y sacrificio al igual que su fatal y triste sino, pretendemos hacer revivir en la memoria del lector en estas líneas. ¿Quién no recuerda a Pedro de Valdivia, colonizador de Chile de norte a sur y funda-

dor de varias ciudades, Santiago entre ellas? En cambio, ¿existe en la masa de la población igual o similar recuerdo para Pedro Sarmiento de Gamboa, también colonizador de Chile, aunque esta vez partiendo del extremo austral del continente, y fundador de dos ciudades a orillas del Estrecho de Magallanes? Evidentemente no, y la razón de ello es simple: Pedro de Valdivia triunfó en su empresa, aun cuando ella le costó la vida, y las ciudades por él fundadas son hoy florecientes y populosos centros urbanos, verdaderos monumentos vivientes a su memoria. Pedro Sarmiento de Gamboa, en cambio, fracasó en su empeño colonizador y las ciudades por él fundadas son hoy sólo un recuerdo, que pretendemos contribuir a perpetuar con un modesto granito de arena materializado en este artículo.

Como sabemos, el Estrecho fue descubierto en 1520 por Hernando de Magallanes. El paso mismo fue avistado el día 21 de octubre, día de "Santa Ursula y sus Once Mil Vírgenes", nombre que abreviado se ha conservado en el Cabo Vírgenes. El Estrecho fue tomado por las naves el 1º de noviembre, por lo que Magallanes lo llamó "Estrecho de Todos los Santos", nombre que la historia no conservó, cambiándolo por el de su descubridor.

Magallanes empleó 36 días en cruzar el nuevo paso del Atlántico al Pacífico, con 3 de las 5 carabelas que zarparon de Sanlúcar de Barrameda más de un año antes, el 20 de septiembre de 1519, lo que constituyó un verdadero record de velocidad de cruce para la época, como veremos luego.

La noticia de este descubrimiento sólo llegó a España 3 años después de la partida, llevada por Sebastián Elcano en la única carabela restante: "La Victoria", conducida por 18 escuálidos sobrevivientes, entre los cuales, por supuesto, no se contaba ya Magallanes.

Además de descubrir un nuevo paso que comunicaba ambos océanos (el único según se creyó durante muchos años) la expedición había circunvalado, por primera vez, el globo terráqueo.

Pero el Estrecho recién descubierto se mostró muy duro al conquistador y al navegante, tanto por su geografía difícil como por su clima inclemente, inestable e

impredecible, que hacía estragos con las endebles naves de la época.

Esto explica porqué en los sesenta años siguientes a su descubrimiento escasamente se hicieron 6 tentativas de cruzarlo, de las cuales sólo 4 tuvieron éxito.

La primera, por supuesto, fue la de Magallanes, su descubridor, cuyo desarrollo y desenlace conocemos; la segunda, 5 años después, fue la expedición del comendador Frey García de Loayza, que llevaba como piloto al propio Sebastián Elcano.

Esta expedición tuvo pleno éxito en su cometido de cruzar el Estrecho, pero resultó a la postre un desastre de proporciones.

Estaba compuesta inicialmente de 7 naves de las que 4 lograron vencer el paso en 49 días. Pero castigadas al salir al Pacífico por los malos tiempos, sufrieron suertes diversas, lo que equivale a decir agonías más o menos prolongadas para unas u otras. Loayza y Elcano murieron en la empresa, y uno de los escasos sobrevivientes, el capitán Andrés de Urdaneta, sólo logró regresar a España a los 12 años de haber partido la expedición.

El tercer intento, esta vez al mando de Sebastián Caboto y compuesto de cuatro naos, no pasó más al sur del Río de la Plata y retornó a la Madre Patria sin pena ni gloria.

La cuarta expedición se componía de 2 navíos maltrechos en los que se apiñaban unas 250 personas y tenía por ambicioso objeto poblar aquellas australes regiones.

Fue puesta al mando de Simón de Alcazaba, a quien se dio además la cuarta y última gobernación en que fue dividida la América del Sur, denominada "Nueva de León", y que incluía la Patagonia de océano a océano.

No pudieron cruzar el Estrecho, y arrasados por vientos adversos se vieron obligados a acampar en una ensenada situada en el litoral atlántico en los 45º de latitud sur. Lo que siguió fue un drama sórdido, en el que se mezclaron el crimen, el castigo, la miseria y las penalidades sin cuento. Alcazaba mismo fue asesinado a puñaladas y sólo unos pocos lograron sobrevivir a la tragedia tras grandes penurias.

La quinta expedición al Estrecho, iniciada en 1540, fue la de Francisco Camargo, y no tuvo, como veremos, un éxito mayor que sus predecesores. Tenía por finalidad conquistar y poblar las tierras australes de América, para lo cual su jefe fue designado gobernador de aquellas regiones con el título de "Adelantado".

Logró el flamante gobernador alcanzar la desembocadura del Estrecho, e incluso penetrar por él, pero la Primera Angostura le resultó fatal: allí naufragó la nave capitana, logrando salvarse unos 150 hombres, con Frey Francisco de la Rivera a la cabeza, que a duras penas alcanzaron la costa. De las dos naves restantes de la expedición, una pudo forzar el paso, llegando algún tiempo después al Perú; la otra, en cambio, arrastrada por la corriente, emprendió el regreso a España, donde llegó después de un viaje infructuoso.

En la Primera Angostura quedaron así abandonados 150 hombres de los que nunca más se supo nada. Quizás perecieron todos de hambre y de frío al cabo de una penosa agonía, o quizás fueron ultimados por los aborígenes, lo que al fin y al cabo resultaba ser una muerte bastante más piadosa.

De este grupo de infelices arranca la leyenda de la "Ciudad de los Césares", según la cual, al cabo de deambular fatméticos y sufrientes por los páramos patagónicos, habrían encontrado un oasis de infinita riqueza, donde fundaron "Trapalanda", la ciudad encantada.

Tanto horror, tanto fracaso, tantas vidas humanas sacrificadas en vano, desalentaron a los peninsulares, que desistieron de la empresa, dejando la difícil conquista del extremo austral a iniciativa de los gobernadores de Chile, para lo cual se les estimuló prolongándoles por Real Cédula su jurisdicción territorial hasta el Estrecho.

Los gobernadores de Chile, con menos medios materiales y humanos que la Madre Patria, no obtuvieron, como era de esperar, un mejor éxito que las expediciones que someramente hemos recordado. Almagro mismo realizó el primer intento de reconocer el mar austral para que sus buques llevaran por la vía del Estrecho, la noticia del descubrimiento de un nuevo reino de España. Pero esta expedición, comandada por Juan Fernández, no logró llegar más al sur de la bahía de Concepción.

Luego también Pedro de Valdivia intentó comunicarse con la península por la vía del Estrecho. De tales intentos la expedición de Juan Bautista Pastene casi logró su cometido, llegando a la desembocadura occidental del paso, y logrando incluso penetrar en él algunas millas, pero luego, vencido por el clima adverso, debió desistir y regresar al norte.

Sólo en 1557, 37 años después de la travesía de Magallanes de este a oeste, logró el capitán Juan Ladrillero, enviado por el gobernador don García Hurtado de Mendoza, cruzar por primera vez el proceloso pasaje en sentido contrario: de oeste a este, alcanzando, tras mil penurias, la boca oriental, y teniendo a la vista la azul inmensidad del océano Atlántico.

Y allí, con el solemne ritual propio de la época, tomó posesión del Estrecho y tierras colindantes en nombre de Su Majestad el rey de España y del gobernador de Chile, de quien era subordinado, en agosto de 1558.

El viaje de regreso, deshaciendo la ruta navegada, fue horroroso, logrando llegar a puerto, a mediados del año siguiente, sólo Ladrillero, un marinero y un negro de servicio. Pero el estado de los sobrevivientes era tan lastimoso que los tres fallecieron a los pocos días a causa de las penurias y el debilitamiento general sufridos.

Era evidente, pues, a estas alturas de nuestro relato, que el Estrecho sólo tenía un valor estratégico por ser, según se creía hasta entonces, el único paso de unión entre ambos océanos.

No existían ciertamente en él riquezas ni recursos de ninguna especie.

No hubo pues más expediciones y el manto del olvido cubrió el Estrecho durante 20 largos años.

Hasta que en 1578 el corsario Sir Francis Drake arribó a la desembocadura oriental y realizó el cruce del Atlántico al Pacífico en sólo 17 días, estableciendo así un nuevo record que no sería mejorado hasta más de un siglo después. Pero, al igual que ocurrió a los españoles, los ingleses debieron pagar también un elevado tributo de vidas y naves por su hazaña, y de los 5 buques que salieron de Plymouth, sólo la nave de Drake, el "Golden Hind", pudo alcanzar el Pacífico, sembrando, en su desplazamiento al nor-

te, el terror en las poblaciones de Chile y Perú, para luego de circunnavegar el globo terráqueo, regresar al mismo Plymouth en septiembre de 1580.

Este acto trajo natural alarma tanto a la corte española como al virreinato del Perú, y tuvo la virtud de despertar nuevo interés en el ya casi olvidado Estrecho de Magallanes. Era preciso negar tan estratégico paso a las naves adversarias para dar así seguridad a las colonias españolas del Pacífico.

Y es aquí donde hace su aparición en la historia don Pedro Sarmiento de Gamboa.

El Caballero de Galicia

Poco sabemos de don Pedro Sarmiento de Gamboa, y ese escaso conocimiento ha llegado hasta nosotros en forma indirecta, gracias a un juicio que le siguió la Inquisición en Lima hacia fines de 1564, acusado de poseer conjuros que "demostraban había hecho pacto con el diablo".

Desde luego debemos consignar, en primer término, que ignoramos el día y el año en que nació, pero se cree puede haber sido alrededor de 1530, y ello porque tales datos no están consignados en el proceso de la Inquisición, que es nuestra única fuente de información.

Según deja expresa constancia en el proceso "era bien nacido, de padres y mayores nobles que han vivido y muerto en su real servicio, honrosa y loablemente".

Declara frente al Inquisidor haber nacido en Alcalá de Henares, pero por herencia paterna, y por los rasgos de su carácter los historiadores lo estiman gallego, y por ello lo llaman "El Caballero de Galicia".

Su educación fue cuidadosa, y sin duda debe haber comprendido las materias corrientes para los hidalgos, tales como matemáticas, filosofía, teología, cosmografía y mucho de latín, lengua que más tarde le será de gran utilidad para comunicarse con Sir Walter Raleigh y con la misma reina Isabel de Inglaterra.

Según se cree luchó en Flandes y Alemania en las fuerzas de Carlos V, entre los años 1550 y 1555, y terminada la guerra se embarcó para América. Como más de tres siglos después diría Sir Ernest

Shakleton de sí mismo: "el horizonte cómodo de la gente sensata se desvaneció así sin pena de sus ojos".

No sabemos de dónde ni cuándo zarpó, pero más adelante lo encontraremos en México y a continuación en Guatemala; luego pasó al Perú, donde debe haber llegado alrededor de 1557, y allí se hallaba cuando sucedieron los hechos que hemos relatado.

Pese a su juventud, era Sarmiento un hombre ya maduro, endurecido en los campos de batalla terrestres, y experto en la navegación oceánica. Su vida en el Perú no fue tranquila (nunca lo sería en lugar alguno) pero de ella sólo diremos que trabó una sólida amistad con el virrey don Francisco de Toledo y que participó en algunas expediciones marítimas.

Así las cosas, el 13 de febrero de 1579 apareció en pleno puerto de El Callao el "Golden Hind", nave de Drake.

El hecho fue considerado inaudito e intolerable a los ojos del virrey, quien catalogó a Drake como pirata y envió dos expediciones en su persecución y captura.

En la primera de ellas se embarcó, por supuesto, Sarmiento de Gamboa. Ambas expediciones, mal equipadas y peor organizadas, no tuvieron resultado alguno, regresando los buques a puerto sin haber avistado siquiera una vela del odiado adversario. Considerando tan magro resultado, Sarmiento de Gamboa sugirió al virrey enviar una "armada" al Estrecho con el fin de explorarlo con miras a una ulterior fortificación de la vital vía de comunicación. El virrey Toledo aceptó el consejo y pronto armó dos naves, cuyo mando confió al mismo Sarmiento con el título de "General de la Armada".

Sarmiento logró navegar el Estrecho, exploró y dio nombre a accidentes geográficos muchos de los cuales han perdurado hasta hoy, y, lo que es más importante, reconoció la Primera Angostura, que juzgó el lugar más apropiado para hacer las necesarias fortalezas y poblar, ilusión que, como veremos luego, ha de influir más tarde en su informe a la Corte española y en su fallido intento de colonizar.

Este escueto relato no da siquiera una idea aproximada de las penurias que el viaje significó tanto por el Pacífico como por el Atlántico, y durante el cruce del Estrecho; sólo la inquebrantable voluntad

de Sarmiento logró sobreponerse a todo y reprimir el desaliento hasta llegar a España, casi un año después de haber abandonado las costas del Perú.

Llegado que hubo a la Corte, y hecha la relación del viaje, poco costó en realidad a Sarmiento de Gamboa convencer al rey Felipe II de la urgente necesidad que existía de fortificar y colonizar las costas del Estrecho para negar su paso al depredador inglés, protegiendo así las nacientes colonias hispanas de la costa del Pacífico.

Expertos en el arte militar trabajaron en el proyecto de fortificación del Estrecho, el que, finalmente, se concibió en base a dos fuertes con atalayas, erigidos en lugares dominantes de la costa. El sistema defensivo además se integraba "con una cadena de madera con trabazones gruesas y fuertes de hierro, tendido de lado a lado de la Primera Angostura", tras la cual deberían operar una media docena de barcas chatas, como el proyecto reza textualmente: "a la manera de éstas que pasan los ríos de España", artilladas convenientemente y capaces de navegar pegadas a la costa, lo que constituiría una innegable ventaja táctica frente a naves que, venidas de ultramar, tendrían necesariamente que ser de alto-bordo y mucho calado.

Pero al formarse la gran flota que debía marchar al Estrecho para materializar el proyecto, Sarmiento, para su gran desilusión, no fue designado para comandarla, sino que la designación de "General de la Armada" recayó en don Diego Flores de Valdés, debiendo Sarmiento contentarse con el ambiguo título de "Capitán General del Estrecho de Magallanes y Gobernador de lo que en él se poblare", vale decir un mando a futuro sobre las tierras pero no sobre la expedición de la que dependía el éxito o fracaso de la pretendida conquista y colonización. En el fondo había, si no dualidad en el mando, por lo menos ambigüedad y discontinuidad entre una fase y otra de la empresa.

Tampoco estaban claras las relaciones de mando entre ambos jefes, antes, durante y después de la navegación, y menos aún estaban deslindadas las responsabilidades; mal comienzo en realidad para acometer tarea de tan grande magnitud.

La expedición debía ser la mayor de cuantas habían salido de España hasta esa fecha, y sus preparativos se realizaron en Sevilla bajo la supervigilancia directa del rey, quien, a decir verdad, se preocupó personalmente de que llevara de todo en abundancia, incluso jefes, ya que además de don Diego Flores de Valdés, que tenía el título de "Capitán General de la Armada, y de las costas del Brasil", y de don Pedro Sarmiento de Gamboa, que ostentaba la más pomposa que efectiva designación de "Capitán General del Estrecho de Magallanes y Gobernador de lo que en él se poblare", viajaban, con el título de almirante, don Diego de la Rivera, piloto mayor, don Antón Pablos, capitán Gregorio de las Alas, capitán Andrés Biedma, etc.

Pero, sin consideración a los buenos deseos del rey, acompañaba desde el comienzo a Sarmiento la fatalidad, a la que sus biógrafos han llamado su "hada madrina", y que no ha de abandonarlo ya más en esta última fase de su vida, que pudo y debió ser la mejor y más gloriosa, plena de satisfacciones y fortuna.

La mala organización de la empresa desde su iniciación, sumada al desinterés por ella de su jefe máximo, don Diego Flores de Valdés, al desorden, a las intrigas palaciegas y a la falta de unidad de acción, hizo que, pese a los esfuerzos de Sarmiento de Gamboa, los preparativos fueran desastrosos: desacierto en la elección de las naves, deshonestidad de los contratistas, duplicidad de esfuerzos, despilfarro de fondos del Estado, mala calidad de los elementos embarcados, descontrol en general, burocracia y exagerado celo de los cortesanos, e incluso pillaje. Sarmiento nada podía hacer, ya que su situación era ambigua y su cargo, aunque elevado, no le daba mando ni facultad alguna en los preparativos de una empresa que sería a la postre de su absoluta y total responsabilidad.

Lo único que se hizo bien, y ello porque Sarmiento pudo supervigilar personalmente, fue la contratación de los 350 pobladores destinados al Estrecho, cuya selección fue rigurosa y esmerada. Había en ellos de todo lo que pudiera necesitarse para lograr la supervivencia de una colonia aislada que tendría difíciles comunicaciones con la metrópoli y otros centros poblados americanos: 10 frailes fran-

ciscanos, un alcaide, dos oficiales de hacienda, varios artesanos, albañiles, carpinteros, herreros, pedreros, criados y hasta peluqueros y trompeteros.

Los colonos, muchos de ellos casados, llevaban consigo a sus esposas e hijos, que sumaban 25 niños de cortos años.

La "Armada" estaba constituida por 23 navíos a cuyo bordo apiñaban más de 3.000 personas, entre ellas 600 soldados destinados a Chile, los 350 pobladores de Sarmiento, la futura guarnición militar de los fuertes del Estrecho, y el resto eran las dotaciones de las naves de la numerosa escuadra.

Teóricamente tal escuadra iba bien armada y abastecida para un largo viaje que podría prolongarse más de lo calculado, pero, como se desprende de lo ya dicho, y como veremos más adelante, la realidad era muy diferente, por desgracia.

Las desavenencias entre el "General de la Armada" y el futuro "Gobernador del Estrecho" se hicieron sentir desde el comienzo, y a la fecha de zarpe de la expedición fue, no la primera, pero sí la más grave y trascendental de ellas.

Por fin el 25 de septiembre de 1581 la escuadra levó anclas y los buques fueron remolcados aguas abajo por el Guadalquivir para alcanzar la mar abierta en la barra de Sanlúcar de Barrameda.

Este primer intento de zarpe al Estrecho fue un trágico pero acertado presagio de lo que sería la empresa que con tan malos augurios se iniciaba. Sarmiento tenía razón: la fecha elegida no fue la mejor, y apenas en alta mar, la escuadra fue cogida por un violento temporal que hundió 4 naves, dejó desmanteladas 3 más y se perdieron 800 tripulantes, entre ahogados, heridos y aterrados desertores.

Sólo dos meses después de este frustrado zarpe, el 9 de diciembre de ese mismo año, pero ya reducida a sólo 16 naves, la armada de Flores de Valdés logró hacerse nuevamente a la mar rumbo a América, esta vez desde el puerto de Cádiz. Pero las relaciones entre el "General" y el "Gobernador" eran ya tan tirantes que aquél zarpó sin siquiera esperar a este último, debiendo Sarmiento alquilar una nave por su cuenta para alcanzar a la "Armada".

El viaje fue accidentado y previamente invernaron en Río de Janeiro, donde per-

manecieron hasta el 2 de noviembre de 1582, arribando al Estrecho recién el 17 de febrero de 1583, es decir, más de un año después de haber salido de España.

Pero los violentos vientos del verano patagónico no permitieron penetrar mucho a los buques, ni menos aún desembarcar, por lo que debieron abandonar la empresa para volver a invernar en Río de Janeiro, pese a las protestas de Sarmiento de Gamboa.

Esta segunda estadía, transformada en una desesperante espera, socavó la moral de la tripulación, y fue sólo una interminable sucesión de robos, desertiones, asesinatos, sublevaciones, enfermedades y muertes.

Si la preparación de la expedición al zarpe de España podía calificarse de deficiente, ahora, tras esta segunda invernada, era sencillamente desastrosa, y les quedaba aún la parte más difícil de la jornada por recorrer.

Para colmo de males, el General de la Armada, que como dijimos no sentía motivación alguna por la pretendida colonización del Estrecho, decidió regresar a España y dejó a Sarmiento de Gamboa con tan sólo 3 navíos, uno de ellos a muy mal traer, y dos fragatas, a cargo del almirante Diego de la Rivera, y a Sarmiento "con determinación de morir o hacer lo que vino o no volver a España ni a donde lo viesen gentes jamás".

Sin duda el General de la Armada tenía un elevado concepto de la responsabilidad que cabía a los demás en la empresa, pero no de la suya.

La colonización del Estrecho

Por fin, el 11 de diciembre de 1583 pudo la reducida flota zarpar de Río de Janeiro, alcanzando, con tiempos variables, la boca oriental del Estrecho de Magallanes el 1º de febrero de 1584.

Logró penetrar al día siguiente, pero al llegar entre las dos angosturas tuvo que volver a salir. El 4 de febrero de 1584 con viento favorable entraron las naves nuevamente, y pudieron, ¡al fin!, sus tripulantes fondear, al abrigo del Cabo de las Once Mil Vírgenes.

Y desde allí, en un betel y acompañado de lo más selecto de su oficialidad, Sarmiento de Gamboa penetró en el Estrecho y alcanzó sin mayores dificultades

la ribera norte, donde, ya en tierra y con la solemnidad del ritual propio de la época, tomó posesión del Estrecho y tierras colindantes como Gobernador y Capitán General por su Majestad.

De inmediato se inició el desembarco de pobladores y soldados (unas doscientas personas en total) y de vituallas, armas y demás elementos. Los beteles iban y venían constantemente hacia y desde los buques a la playa, pero los fuertes vientos del verano magallánico y la marejada, hacían estragos con ellos al llegar a la costa, donde se perdía, al zozobrar éstos, gran parte de los irremplazables y ya escasos elementos que traían.

Los buques también, con frecuencia, cortaban amarras por la reciedumbre de los vientos y se veían obligados a salir a la mar a capear, para retornar con vientos favorables al fondeadero.

A la vista de tanta dificultad, y con el fin de minimizar las pérdidas de material, Sarmiento y Diego de la Rivera llegaron a la conclusión de que era más conveniente varar la nao "Trinidad", cuyo estado era precario; ello permitiría desembarcar directamente las armas, víveres y demás elementos que traían, y además les brindaba la posibilidad de desgazarla allí mismo, en la playa, para aprovechar su madera, velamen, herrajes y componentes, en la construcción de un poblado en tierra firme.

Se eligió cuidadosamente la fecha de la maniobra, y la enfilación de varada fue señalada en tierra con fogatas. El momento estaba bien elegido, puesto que la calma de la mar y el viento, cosa rara en ese lugar y época del año, fueron casi absolutas; pero pese a que los de tierra esperaron toda la noche, la maniobra no se realizó. La razón la supo Sarmiento al día siguiente, cuando debió "negociar" la entrega de bastimentos con los de a bordo, dando a cambio de ello certificaciones y recomendaciones no merecidas, y aún más, firmar por adelantado recibos por cosas que ya no existían, pues habían sido robadas para comercializarlas en Río de Janeiro durante las dos largas invernaadas, o habían sido cambiadas por otras de menor calidad por los encargados de su custodia, entre otras, unos barriles con hachas para cortar madera, elementos que luego harían sentir dolorosamente su falta.

Finalmente, convenidos y hechos los arreglos necesarios, el sábado 17 de febrero las naves volvieron al Estrecho y surgidero de la playa, procediéndose a dar comienzo a la varada de la nao "Trinidad". Para este objeto el piloto mayor Antón Pablos y el almirante Diego de la Rivera, se dirigieron a bordo, dieron la vela y tomaron rumbo a la playa para vararla.

Sin embargo, durante la maniobra se cortó la espía de la que halaba la gente de tierra para mantener el buque perpendicular a la rompiente y vararlo sin pérdidas ni daños, y pese a que se pidió otro cabo, éste no llegó jamás. En resumen: sea por incapacidad de Pablos y de De la Rivera, por mala voluntad, o por ambas causas, la nave tocó fondo en 3 brazas de agua, se atravesó a la rompiente, que era fuerte, y como consecuencia se perdió con casi todo lo que había a su bordo. Para colmo, cuando la maniobra se tornó peligrosa, tanto Pablos como de De la Rivera abandonaron el buque en un betel, dejándolo a cargo de Andrés Biedma, que "además de ser manco de un brazo, no entendía de cosas de la mar ni de navíos", puesto que era capitán de artillería.

Al bajar la marea el gobernador y los pobladores salvaron todo lo que pudieron del desastre, especialmente harina, habas, trigo, vino y el hato de los pobladores y soldados.

Luego de explorar los alrededores del lugar, que Sarmiento llama "de la Purificación de Nuestra Señora", encontraron el sitio propicio para poblar como a un cuarto de legua "en una loma que hace un valle" y donde había 4 ó 5 fuentes, por lo que fue llamado "Valle de las Fuentes", y en ese lugar, el 11 de febrero de 1584, que era domingo, Sarmiento hizo acto de posesión y fundación de la ciudad que llamó "del nombre de Jesús", con un ritual más amplio y solemne que la ceremonia anterior.

Se cavó un hoyo para principio de la iglesia que habría de construirse, y en él se colocó una gran moneda de plata con las armas y nombre de Su Majestad entre dos planchas de fierro "con año y día, testimonio e instrumento escrito en pergamino embrelado entre carbón, por ser incorruptible", en una botija con el testimonio de posesión. Trazó luego la plaza

mayor, arboló picota, señaló solares, niveló calles, nombró cabildo y regimiento, etc., en pocas palabras, realizó todo lo que era menester para fundar una ciudad.

Durante esos días, las ya escasas raciones eran complementadas con "unas raíces dulces y sabrosas como chirivías que podían servir de pan asadas y cocidas", con los frutos del calafate, que encontraron en gran cantidad y que gustaban y comían en abundancia, y con mejillones que hallaron en un "estero de mar" y que constituía la base alimenticia del diario sustento.

Iniciaron con entusiasmo la construcción de la "ciudad" y comenzaron a labrar la tierra, en cuyos surcos depositaron semillas que, promisoriamente germinaron (¡no sospecharon aún la crudeza del invierno magallánico!). Así pues, quedaron en la ribera del Estrecho 337 personas en las que había 58 pobladores, 13 mujeres, 2 frailes, 10 niños y 22 hombres de oficios varios; el resto eran soldados y marineros.

Pronto recibieron la primera visita de los indios, la que fue amistosa, y para su sorpresa escucharon de ellos algunas palabras en español, tales como "Paz", "Jesús", "María", "Capitán", etc., mientras, con señas, parecían indicarles que más lejos, tierra adentro, había gentes como ellos, con barbas y con botas.

Más tarde, sin embargo, los indios no fueron tan amistosos y varios españoles fueron heridos a flechazos.

Sarmiento dispuso que la "Santa María de Castro" se alistase para proseguir, en cuanto el tiempo fuera favorable, más adentro del Estrecho, hasta el río de "San Juan de la Posesión" en los rincones de la Punta Santa Ana. Se embarcó lo necesario para una nueva población: gente, armas, fragua, herramientas, etc., pero el día 3 de marzo el buque rompió amarras a causa del mal tiempo debiendo salir al Atlántico. Logró entrar de nuevo al día siguiente, pero como las condiciones de mar no fueron favorables al movimiento de beteles, Sarmiento, por señas, le ordenó que siguiese sin él por el Estrecho hacia el sur.

Luego de esperar 3 días, por si la nave a causa de los malos tiempos y corrientes adversas se veía obligada a regresar, Sar-

miento de Gamboa, acompañado de 94 hombres medianamente equipados, emprendió a pie la marcha hacia Santa Ana, dejando en su lugar a los capitanes Andrés Biedma y Pedro Iñiguez, e iniciando así una caminata de 100 leguas.

Lo que Sarmiento de Gamboa no sabía al partir, aunque quizás lo presentía, era que nunca más regresaría a "Nombre de Jesús".

La marcha puede describirse en pocas palabras; fue horrorosa; fueron atacados por los indios que les causaron 10 bajas, dos muertos entre ellas; los víveres escaseaban y los hombres marchaban casi descalzos con los pies sangrantes; a causa de los turbales, ríos y entradas de mar, se veían obligados a dar grandes rodeos, por lo que el avance era más bien lento, además de que el transporte de los heridos, el hambre y el frío lo hacían aún más penoso.

Así, avanzando dificultosamente, llegaron a las cercanías de la Punta Santa Ana el 22 de marzo, luego de dos semanas de incansable caminar, pero no era ya un aguerrido y animoso pelotón de soldados y colonos, sino un desfalleciente conjunto de enfermos, heridos y hombres al borde del agotamiento y la desesperación.

En el puerto de San Blas (rincones de Punta Santa Ana), construyeron una choza de madera, y el día 25 de marzo de 1584, Domingo de Ramos, después de la misa y procesión, Sarmiento de Gamboa tomó posesión de esas tierras como Gobernador y Capitán General en nombre de Su Majestad. Luego, con el ceremonial acostumbrado, procedió a la fundación de una ciudad metropolitana, que denominó "Ciudad del Rey Don Felipe", colocando la primera piedra de la iglesia que nombró "Nuestra Señora de la Encarnación", y al igual que en Nombre de Jesús, y como primera medida, arboló el rollo para ejecución de la justicia, señaló plaza, sitios, cabildo, cárcel, hospital, etc., y luego todos a trabajar.

Lo primero que se construyó fue una capilla "con la espalda de piedra y barro de mampostería", y una vez terminadas la mayoría de las casas, cercó el pueblo con una palizada alta y gruesa con dos puertas de acceso. Para defensa hizo construir un baluarte con 2 casamatas, y

en las tierras circundantes sembró habas, coles y otras hortalizas. No sembró maíz en espera de "tiempo más caluroso".

Puede parecer raro al lector que en ambas ciudades lo primero que se construyera fuera el cadalso, pero era evidentemente una necesidad prioritaria para mantener el orden y la obediencia, indispensables para la supervivencia del grupo, en un conglomerado de hombres famélicos, agotados y desilusionados hasta la desesperación de la empresa que habían emprendido y cuyo final presentían fácilmente. El rollo de la Justicia fue pronto estrenado, ya que al llegar la "Santa María de Castro" traía conspiradores a su bordo que tramaban asesinar al capitán. Tras breve proceso, se aplicó la pena de muerte al principal del motín, Antonio Rodríguez, cuya cabeza fue puesta en picota. Mientras tanto, también en Nombre de Jesús fue estrenado el rollo tras un conato de motín, siendo ejecutado el cabecilla, Sebastián Salvador.

Pronto el invierno magallánico se les vino encima, quizás con un poco de antelación y con mayor rigor que lo usual en nuestros días, puesto que ya a fines de abril nevó 12 días seguidos, lo que obviamente obligó a interrumpir todas las obras en proceso.

El Principio del Fin

Sarmiento tenía que regresar a la ciudad "Nombre de Jesús" con el fin de transportar las municiones y artillería que allí tenía hacia la Primera Angostura, al lugar elegido, lo más cercano posible y abundante en madera, para comenzar a fortificar el paso al verano siguiente. Le preocupaba además obtener socorros desde el exterior, ya sea de Río de Janeiro o de la misma España, ya que se hacía evidente que necesitaba de muchos elementos de los que carecía para llevar a feliz término su empresa.

Así las cosas, nombró Corregidor y Alcalde de la ciudad al capitán Juan Juárez de Quiroga, y capitán de artillería al alférez Francisco de Garnica, les dio las órdenes e instrucciones necesarias y zarpó con viento favorable al amanecer del 24 de mayo, llegando al fondeadero de Nombre de Jesús al día siguiente, al mediodía. Alcanzó a enviar gente a tierra disponiendo las cosas que debían ser embarcadas, pero cuando estaban en esa

faena, el sábado 26 de mayo, sobrevino un viento tan furioso que rompió el calabrote del ancla, quedando la nave al garete, con grave peligro de naufragar en los bajos fondos cercanos.

Con el fin de evitar un naufragio casi seguro, y luego de consultar al piloto y otros asesores, con gran sentimiento de no poder despedirse de sus compañeros, Sarmiento ordenó izar velas rumbo a Brasil y allí a España para buscar socorros y dar cuenta al rey de lo obrado y ocurrido desde el zarpe de la expedición.

En esa forma, ese fatídico 26 de mayo de 1584 fue el último día de su efímero gobierno y de su estadía en su austral Gobernación; los colonos del Estrecho quedaron así desamparados para siempre y entregados a su propia suerte, pues Sarmiento de Gamboa, por los azares de su trágico destino, jamás regresaría.

Logró arribar a Santos el 29 de junio en el límite de sus provisiones, y el 7 de julio a Río de Janeiro, donde preparó el despacho de un patache con alimentos para los pobladores del Estrecho.

Siguió a Pernambuco a negociar más alimentos y otras cosas necesarias, pero al regresar naufragó en Bahía, perdiendo todo lo que había adquirido.

Compró un buque de 60 toneladas que cargó con ganado, herramientas y municiones, y el 13 de enero de 1585 zarpó rumbo al Estrecho. Pero una violenta tempestad lo sorprendió en la ruta, por lo que tuvo que botar al mar el ganado y toda la carga que llevaba en cubierta, logrando a duras penas recalar de regreso a Río de Janeiro con la nave desmantelada 51 días después de haber zarpado y sin haber llegado a cumplir su cometido.

Desesperado, Sarmiento reparó como pudo su barquichuelo y no pudiendo hacer ya nada más por su cuenta, zarpó a España en busca de socorros el 26 de abril de 1586, o sea casi a los dos años de haber dejado su gobernación en el Estrecho.

Cerca de las Azores, sin embargo, fue capturado por los ingleses y conducido prisionero a Inglaterra, donde permaneció desde fines de agosto hasta el 30 de octubre de 1586, siendo finalmente recibido por la misma reina Isabel, con la que conversó por más de hora y media en latín. Como resultado de esta audiencia fue dejado en libertad, y partió hacia

Francia llevando al parecer una misión confidencial de la reina para Felipe II. Pero mientras se dirigía a España fue apresado por los luteranos el 9 de diciembre de 1586 y mantenido en prisión hasta mediados de 1590. Cuando fue dejado libre estaba tullido, encanecido y sin dientes; hacía más de 6 años que había dejado el Estrecho y contaba ya con cerca de 60 años de edad. Su rescate costó "6.000 escudos y 4 caballos escogidos" valor que fue deducido de lo que se le adeudaba.

Finalmente, en julio de 1592, y siendo almirante de una flota de galeones que navegaba hacia América, falleció en la mar frente a las costas portuguesas. Contaba tal vez con algo más de 60 años de edad y se ignora si el mar fue su tumba o si fue sepultado en algún lugar de la costa portuguesa.

Epílogo

Desesperados por la casi total carencia de alimentos, y perdidas ya las esperanzas de recibir auxilio desde el exterior, los habitantes de la ciudad "Nombre de Jesús" se pusieron en marcha en demanda de la del "Rey Don Felipe" en pleno invierno magallánico.

Puede el lector imaginarse las penalidades de tal marcha. Nosotros sólo diremos que lograron llegar a su destino a mediados de agosto.

Pero, como sabemos, las cosas no andaban mejor en "Rey Don Felipe", y el problema de la falta de alimentos se agudizó con el aumento de población.

Viendo pues Andrés Biedma, a quien Sarmiento dejó como jefe, que no había comida para tanta gente, ordenó al capitán Pedro Iñiguez marchar con 200 soldados a la Primera Angostura, con instrucciones de ir mariscando y "manteniéndose como pudieran", y en caso de avistar algún navío indicarle que había gente en la ciudad del Puerto de San Blas.

Pasó ese invierno y todo el verano siguiente con su relativa y efímera bonanza para los famélicos y entumecidos colonos, sin que el esperado socorro llegase, mientras la gente seguía muriendo de consunción.

Al entrar el segundo invierno lograron construir dos barcas en las que se embar-

có lo que quedaba de población en "Rey Don Felipe": 50 hombres y 5 mujeres. Alcanzaron a navegar más de 6 leguas por el Estrecho hasta que, al llegar a las rocas de la Punta Santa Brígida, una de las barcas naufragó, salvándose sus tripulantes.

Como todos no cabían en la única barca restante, Biedma los distribuyó dejando en tierra 30 hombres y las 5 mujeres y él regresó con el resto a la ciudad que habían abandonado.

Estas 35 personas pasaron todo el invierno vagabundeando por la costa, mariscando de día y recogiendo en la noche a chozas improvisadas donde encontraban algún reparo a la inclemencia del tiempo, hasta que a la entrada del verano se juntaron nuevamente todos en "Rey Don Felipe". Quedaban solamente 15 hombres y 3 mujeres, en tal estado de ánimo y debilidad física que ya ni siquiera enterraban los cadáveres de quienes morían.

Desesperados ya, decidieron ir a la población "Nombre de Jesús", pensando encontrar socorro o algo más de alimento. Pero esta vana ilusión les duró apenas unos días, pues a poco caminar hallaron por la ruta los cadáveres de los 200 hombres que habían partido con idéntico fin casi dos años antes.

Mientras se arrastraban desfallecidos hacia el norte, a unas 4 leguas de la Punta San Jerónimo, en la boca de la Primera Angostura, divisaron 3 navíos y la esperanza renació en sus acongojados ánimos.

A la caída de la noche los buques fondearon en un lugar abrigado de la costa y los de tierra les hicieron señas con candelas, contestando los de a bordo con faroles. No sabían aún si los navíos eran españoles o ingleses, pero por lo menos eran europeos y podían salvarlos.

A la mañana siguiente se desprendió un betel de los navíos, pero no fue hacia ellos sino que siguió a lo largo de la costa. El soldado Tomé Hernández y dos más, autorizados por el capitán, caminaron como media legua hasta enfrentarlo, y allí supieron que los buques no eran españoles sino ingleses y pertenecían a la escuadra de Tomás Cavendish, un joven rubio que iba a bordo del betel. Se entendieron mediante un intérprete y Tomé Hernández se embarcó en el betel

mientras los otros dos iban a avisar al resto que vinieran a embarcarse, puesto que las naves los aguardarían, dirigiéndose el betel a la nave capitana. Como el tiempo era propicio, y con la falta de humanidad propia de la época, Cavendish ordenó zarpar sin esperar el resto de los españoles y sin intentar siquiera enviar una embarcación en su rescate.

Quedaron así desamparados en la ribera del Estrecho 14 hombres y 3 mujeres, de los que nunca más se supo nada.

Era el 7 de enero de 1587.

El 10 de dicho mes, Cavendish fondeó en San Blas, aprovisionándose de agua y empleando los restos de las casas como provisión de leña para sus naves.

Se llevaron además las piezas de artillería de los 4 fortines, y todo lo que pudiera serles de utilidad, que no era mucho. Pero había tantos cadáveres sin enterrar que ante cuadro tan macabro, luego de permanecer 4 días en él, Cavendish denominó al lugar "Port Famine", "Puerto del Hambre".

A la llegada de Cavendish a Quintero, Tomé Hernández aprovechó la ocasión para huir saltando a la grupa del caballo de un soldado español. De Quintero viajó a Santiago y de allí a Lima, y recién el 21 de marzo de 1629 fue llamado a declarar ante un escribano, gracias a lo cual nos ha quedado el relato de lo que ocurrió a la expedición de Sarmiento de Gamboa en el Estrecho de Magallanes. Pero Tomé Hernández contaba a la sazón con 62 años de edad e inexplicablemente habían pasado 33 desde que dejó el Estrecho. Testimonio lastimosamente tardío y con el agravante de ser único.

Habían de transcurrir más de dos siglos y medio después de este primer intento antes de que el blanco volviera a poblar y colonizar las tierras del Estrecho, pero esta vez serían chilenos quienes lo harían, y vinieron a quedarse para siempre.

Tras la huella del tiempo

Casi 400 años han pasado desde que ocurrieron los hechos que sucintamente hemos relatado, y sin duda al lector le asaltan las preguntas que obviamente fluyen de la narración: ¿Dónde estuvieron situadas exactamente las ciudades fundadas por Pedro Sarmiento de Gamboa? ¿Queda hoy algún rastro de ellas?

Una estadía reciente de 3 años en Magallanes despertó la inquietud del autor en este sentido, y descubrió, a poco indagar, que obviamente ya otras personas de mayores méritos intelectuales la habían tenido con anterioridad. De sus obras, escritos e investigaciones se ha obtenido lo que indicamos a continuación, y es por ello que este artículo carece de una bibliografía en el estricto sentido de la palabra; sus fuentes son casi todas las obras de los historiadores e investigadores regionales, mereciendo especial mención entre ellas: "Sarmiento de Gamboa, colonizador del Estrecho de Magallanes", de Jesús Veiga Alonso, editado en Punta Arenas en 1975; "Pequeña Historia Austral" de Armando Braun Menéndez y los antecedentes inéditos proporcionados por el Instituto de la Patagonia y por algunos estudiosos e investigadores particulares de la zona; todos ellos basados en las cartas de Pedro Sarmiento de Gamboa al rey Felipe II y en las investigaciones arqueológicas de los últimos 20 años.

Respondiendo derechamente las preguntas planteadas: sí, sabemos exactamente dónde estuvo emplazada la "ciudad del Rey Don Felipe" ("la segunda fundada en orden cronológico"); y de ella quedan algunos vestigios que es posible visitar para cualquier turista; en cambio no ha sido posible determinar con precisión el sitio en que se fundó la "Ciudad del Nombre de Jesús" y de ella no se han encontrado, hasta hoy, vestigios dignos de tal nombre. Debe recordarse al respecto que en ambos casos se trató de pequeños poblados de unas cuantas casas, de modo que el área que cubrieron fue bastante reducida, por lo que su ubicación requiere de una precisión cercana al centenar de metros.

El enigma de la ubicación de la ciudad fundada por Pedro Sarmiento de Gamboa, con el nombre "Ciudad del Rey Don Felipe", el 25 de marzo de 1584, y que fue rebautizada por el corsario Thomas Cavendish como "Puerto del Hambre" en 1587, fue despejado por don Jesús Veiga Alonso hacia 1955, quien, profundo conocedor de la zona por haberla explorado con tal propósito palmo a palmo, luego de examinar una serie de libros y documentos, llegó a la conclusión de que el poblado no estuvo situado entre la Punta Santa Ana y el río San Juan como tradicionalmente se había creído,

sino al norte de la punta antes nombrada, en una caleta apacible que significativamente los lugareños llaman "Bahía Buena".

Naturalmente tal anuncio fue recibido con excepticismo en los círculos científicos y periodísticos regionales, pero afortunadamente pronto se comprobó su veracidad, al llegar a Punta Arenas poco después el profesor Joseph Emperaire, prestigioso arqueólogo y entomólogo de La Sorbona, y especializado por afición en el extremo austral de América, a quien el autor tuvo la suerte de conocer personalmente hace ya unos 25 años.

Muy pronto el profesor Emperaire, don Jesús Veiga, y los estudiantes Alejandro Sánchez y Werner Landot comenzaron a trabajar en el ribazo frente a Bahía Buena, logrando probar que allí estaba la iglesia rodeada por el camposanto. Descubrieron luego varios esqueletos cuyo examen probaría el origen y causas de muerte.

Los primeros seis esqueletos exhumados por el propio arqueólogo Joseph Emperaire fueron los de un decapitado, un fusilado, un hombre con una pierna amputada y una mujer muerta en estado de gravidez, a los que más tarde se sumaron otros hallados en el sitio en que estuvieron la iglesia y el hospital, encontrados en distintas posiciones, que sugieren que la muerte los sorprendió acostados, quizás para esperarla precisamente, o para tratar de dormir entumecidos de frío; y allí quedaron sus huesos, que lentamente, con el correr de los años, fueron siendo cubiertos por el polvo del humus y el olvido.

Hoy día quedan sólo las ruinas de la muralla que fue la "espalda de piedra", de la iglesia, y a pocos metros de allí, una tumba monumental, semejante a un dolmén céltico que guarda los restos de los pioneros encontrados, en la que destacan dos frases significativas en sendas placas colocadas por don Jesús Veiga: la primera, pronunciada por el mismo Sarmiento de Gamboa, reza: "Tanto he sufrido que puedo llamarme mártir"; la segunda es altiva y orgullosa; dice simplemente: "Aquí estuvo España".

La ubicación de la primera ciudad fundada por Sarmiento de Gamboa en febrero de 1584 y denominada "Nombre de Jesús", plantea, en cambio, un enigma aún no resuelto, debido tanto a la va-

guedad de las descripciones como a la dificultad de tomar referencias en un lugar como la boca oriental del Estrecho, que por sus características de estepa, carece de accidentes geográficos o puntos notables naturales a los cuales referirse. Por otra parte, parece indudable que los cuatro siglos transcurridos desde su fundación han modificado el paisaje, secando turbales y ríos, destruyendo bosques, y erosionando en general el terreno, lo que dificulta la tarea. Cuatro siglos es mucho tiempo, aun para la misma tierra.

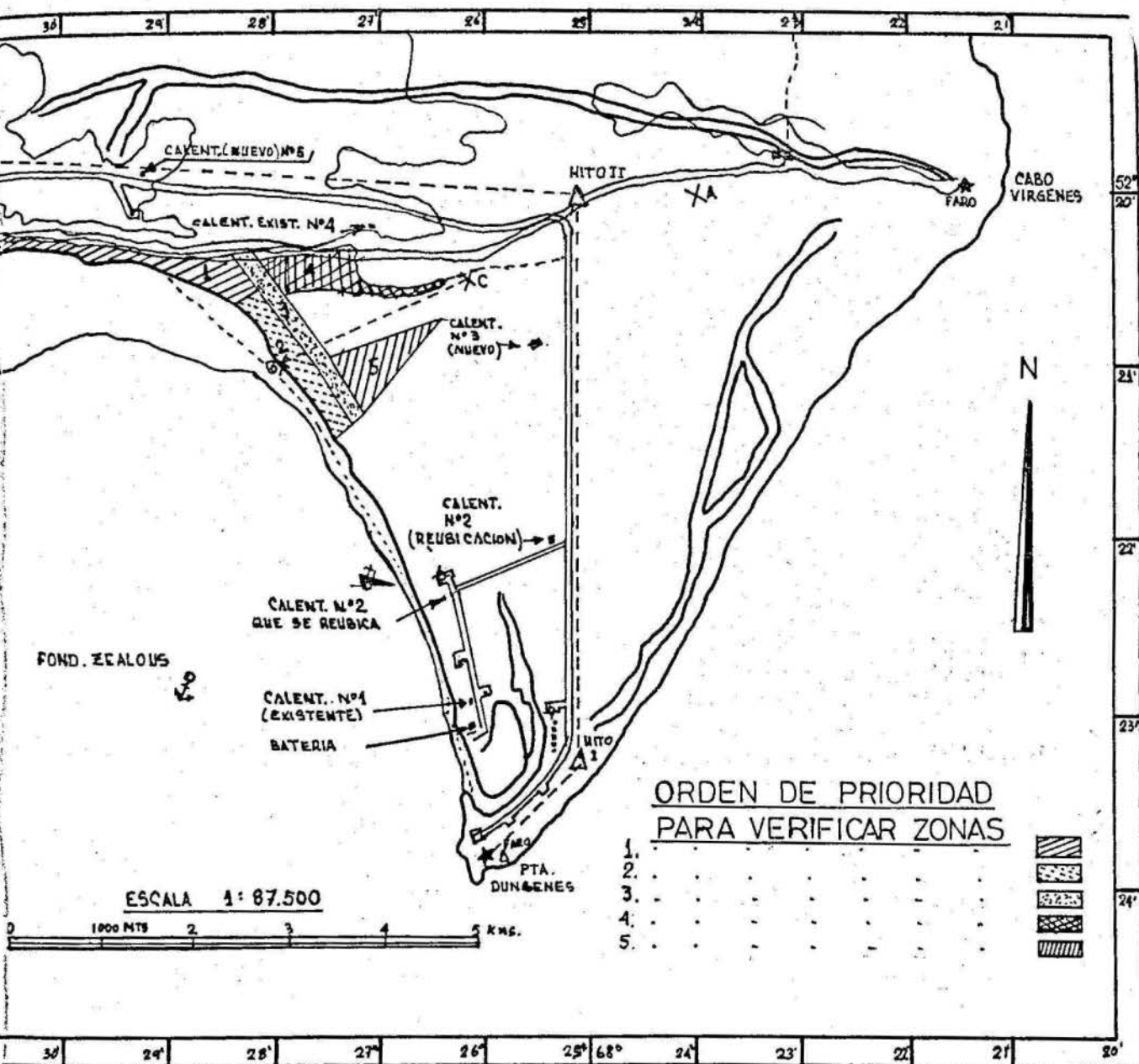
El sitio de fundación de este primer poblado fue el "Valle de las Fuentes" que, por los datos disponibles, es posible concluir es el ubicado al pie de la barranca de la que nace la planicie de Dúngenes.

Tales "fuentes" no existen hoy, y se estima pudieron ser turbales que el tiempo secó, pero que es posible ubicar aún por lo que evidentemente fueron sus lechos.

El único vestigio hallado hasta ahora, si es que puede dársele tal nombre, consiste en sólo fragmentos de cerámica de la época. Tales fragmentos, que bien pudieron ser parte de los pocos elementos que los colonos llevaron consigo al partir, y no de los que quedaron en el poblado, fueron encontrados a lo largo de algunas decenas de metros alrededor de un kilómetro tierra adentro, muy cerca de la actual frontera chileno-argentina.

Esta falta de vestigios es perfectamente explicable si se recuerda que la tal población fue tan sólo un campamento de paso, cuya efímera existencia no excedió de unos cinco meses, y que los materiales con que se construyeron las viviendas fueron los restos del velamen y de la madera que pudieron extraerse de la carabela "Trinidad" varada con tal objeto, la que, como se recordará, se perdió por mala maniobra al vararla, más algunos materiales de fortuna tomados de la comarca, como palos de madera regional o champas de pasto.

José Miguel Barros descubrió poco tiempo atrás un documento que señalaba que desembarcaron allí, además de las vituallas, algunos cañones destinados a las futuras fortalezas de la Primera Angostura. Este hecho es concordante con el relato que conocemos de lo ocurrido a la expedición, ya que como se recordará, Sarmiento regresó al fondeadero de



"Nombre de Jesús" ensenada que denominó "Nuestra Señora de la Purificación" y que corresponde al actual "Fondeadero Zealous", situado inmediatamente al oeste de Dúngen, con el fin de embarcar tales cañones y llevarlos por mar a la Primera Angostura para comenzar a fortificar el verano siguiente.

Algunos estudiosos del tema deducen que los cañones desembarcados habrían sido en total 37, mayoritariamente de bronce, más unas 500 balas de cañón; sin embargo este dato, pese a no ser rechazado abiertamente, no es en general

aceptado como fidedigno. Es probable que algunos de estos cañones hayan quedado en tierra firme en el ribazo del fondeadero Zealous el pie de la barranca de la planicie de Dúngen, en un lugar situado muy próximo a la población, si no en la población misma (punto "C" del plano) y como, que se sepa, jamás fueron recuperados, estarían por tanto aún allí, señalando, esta vez sin lugar a dudas, el sitio en que la población estuvo situada. Una prospección con equipo detector de metales apropiado podría indicar su ubicación.

Es difícil situar exactamente el punto "C" en un plano y por ende lo es mucho más aún en el terreno. Ello ha llevado a los investigadores regionales a señalar áreas de mayor a menor probabilidad, las que se muestran oscurecidas y numeradas en el plano que acompaña a este artículo. Este plano corresponde a una reproducción de la carta de Bahía Posesión, en la que, tras un reconocimiento en el terreno, el autor vació la información obtenida del Instituto de la Patagonia, de ENAP, que tiene los planos de mayor detalle del área, y de investigadores particulares que gentilmente nos proporcionaron las conclusiones de sus estudios.

Pese a la falta de indicios probatorios, como se señaló anteriormente, se hace evidente para cualquiera que estudie el tema conociendo el terreno, que la población tuvo que estar situada al pie de la Barranca de Dúngenes, frente al fondeadero Zealous, por las siguientes razones:

a.—Es el único lugar que ofrece reparo al viento que constantemente azota la estepa patagónica, calando hasta los huesos aun en verano.

b.—El alimento fundamental de los pobladores era el marisco, que lo obtenían del mar, por lo que alejar el poblado de los terrenos cercanos a la playa, donde encontraban protección al viento y alimento, carece de sentido, salvo que tierra adentro hubiese algo que compensara con creces estas ventajas, lo que, una vez reconocido el terreno, no se evidenció.

c.—Los materiales con que se construyó el poblado provenían principalmente de la carabela varada en la playa, al igual que los alimentos. Además, si algún socorro habrían de recibir del exterior, éste tendría que llegar por mar; ¿a qué alejarse entonces de lo que era su fuente de vida y salvación sin ningún motivo o ventaja?

d.—Quien conozca la zona podrá testimoniar que la barranca de la planicie de Dúngenes es abrupta; no se ve, pues, por qué un grupo de hombres mal alimentados y entumecidos habrían de treparla cargando los elementos con los que construirían sus

chozas tan sólo para alejarse del único sitio que podría proporcionarles abrigo y sustento.

e.—Los colonos debían cuidar del armamento y otros elementos destinados a las fortificaciones de la Primera Angostura. Todo este material era pesado y por ende se trasladaría por mar, como sabemos que Sarmiento de Gamboa lo intentó hacer sin éxito antes que los temporales llevaran la nave mar afuera para no retornar nunca más. Es evidente entonces que no se trató de arrastrar estos elementos barranco arriba, lo que hubiera sido una faena pesadísima, quizás superior a las fuerzas de los desfallecientes colonos, por lo que resulta lógico que hicieran el poblado adyacente al lugar donde almacenaban las armas y demás medios, tanto para resguardarlos de posibles incursiones de los indios como para preservarlos del deterioro causado por el clima.

Se estima, en consecuencia, que el hallazgo de algunos fragmentos de cerámica no constituye un argumento lo suficientemente sólido como para fijar, sólo en base a él, la ubicación de la ciudad denominada "Nombre de Jesús" en un sitio que resulta contrario a la lógica. Sarmiento de Gamboa vino a colonizar el Estrecho, y es por eso evidente que fundó sus poblados en la ribera de éste, tanto para vigilarlo y negar su paso a naves adversarias, como para explotar las ventajas que la proximidad al mar le brindaba.

Así se deduce del relato de los hechos, que sucintamente hemos recordado, y del emplazamiento de "Rey Don Felipe", hoy fuera de toda duda, como vimos.

Quizás algún día se realice una prospección con equipo adecuado, que nos lleve a despejar la incógnita. El trabajo no es fácil, pero vale la pena intentarlo, ya que "Nombre de Jesús", pese a no haber sobrevivido a los embates del tiempo y la adversidad, es una de las primeras ciudades en territorio chileno, por ende, parte integrante de nuestro patrimonio histórico.