REVISTA
DE
MARINA

Valparaíso (Chile) 3er bimestre 1984
Volumen 101 Número 760

EDITORIAL

CUATROCIENTOS AÑOS DESPUES

Han transcurrido ya cuatrocientos años desde el lejano verano de 1584, en que don Pedro Sarmiento de Gamboa fundara en la ribera norte del estrecho de Magallanes los poblados costeros de Nombre de Jesús y Rey don Felipe. Eran la culminación de una empresa de fortificación y poblamiento que se originara muchos años antes, teniendo como propósito general asegurar para los monarcas de Castilla el control de esa importante vía natural de acceso al océano Pacífico, ámbito marítimo de alta prioridad en esa época para la seguridad del Imperio español.

* * *

El descubrimiento del estrecho de Magallanes, en 1520, había sido, a su vez, la culminación de un prolongado esfuerzo castellano para encontrar un paso hacia el Pacífico que le permitiera no sólo llegar a las verdaderas Indias –la de las especias– sino hacerlo "navegando hacia occidente", para así poder incorporarlas legítimamente a los dominios de la Corona, antes de que lo hicieran, navegando por el Indico hacia el Oriente, las naves de Portugal.

A partir de ese momento, el interés español por el estrecho impulsó numerosas expediciones de reconocimiento, como las de García de Loayza, en 1526, y la de Francisco de Camargo, en 1540, pero muy

pronto tales intentos decayeron, tal vez, por la decisión de Carlos V de ceder las Molucas y otros territorios insulares de Oriente, con la sola excepción del archipiélago filipino.

En estas circunstancias surge el interés de Chile por mantener esta ruta abierta y segura para sus comunicaciones directas con España, sin tener que utilizar la más lenta y engorrosa comunicación vía Callao y a través del istmo de Panamá.

Entre las expediciones chilenas se destacan los notables intentos de Pedro de Valdivia, quien ya deseaba utilizar esa vía "para tratarse por aquel camino con España y no por el Perú". En 1554, al mando de Francisco de Ulloa, despacha una expedición que recorrió el estrecho desde el Pacífico hasta la primera angostura, sin alcanzar el Atlántico. Posteriormente, en 1557, el gobernador don García Hurtado de Mendoza despacha una nueva expedición al estrecho, al mando de Juan de Ladrillero, quien lo recorre en casi toda su extensión hasta pasar la primera angostura, pero por los fuertes vientos no alcanza a navegar el Atlántico. En esa oportunidad, con fecha 9 de agosto de 1558, Ladrillero tomó posesión de esas tierras en nombre del Gobernador de Chile y del Rey, poniendo pie en tierra en una bahía que denominó Posesión, la misma que hasta hoy lleva tal nombre.

* * *

Es, sin embargo, Pedro Sarmiento de Gamboa quien lleva a cabo la más completa expedición de reconocimiento del estrecho, organizada con el respaldo del virrey don Francisco de Toledo, luego de las correrías de Drake, que lo cruzara en 1578.

Sarmiento logra recorrerlo en toda su extensión de oeste a este, destruyendo así definitivamente el mito generado en esos años sobre la imposibilidad marinera de navegarlo en ese sentido hasta salir al Atlántico. Efectuado este cruce —que abría la ruta de vuelta a España a las naves de la costa occidental de América— se dirige a la península, donde influye en la corte —con toda la legendaria atracción y desenvoltura personal que le caracterizaban— *para obtener una decisión real que respalde la organización de una fuerte expedición para el poblamiento del estrecho, con miras a permitir la instalación de poderosas fortificaciones y proveer dotaciones para cubrirlas.*

El factor decisivo para lograr tal resolución fue el mismo que había dado origen al reconocimiento de Sarmiento: la navegación que hiciera del estrecho, en 1578, el corsario inglés Francis Drake, alcanzando por esta vía las aguas del Pacífico oriental, que España pretendía mantener libres de amenazas.

Luego de varios años de preparación zarpa de Sanlúcar de Barrameda, en 1581, la expedición de Sarmiento de Gamboa. Estaba compuesta por diecinueve buques y un total de 4.600 personas, entre tripulantes, soldados y familiares.

Toda clase de contratiempos van desmantelando poco a poco a esta poderosa expedición, que –habiendo permanecido por más de dos años en Brasil– en espera de refuerzos nunca llegados alcanza el estrecho con cinco débiles buques, el 1º de enero de 1584.

En la zona de bahía Posesión, con los restos de su penúltima nave, "Trinidad", establece el primer poblado, Nombre de Jesús, destinado fundamentalmente a atender la futura fortificación en las angosturas. Otra parte de la expedición alcanza hasta el sector de punta Santa Ana, en la costa occidental de la hoy península de Brunswick, y allí funda, el 25 de marzo de 1584, el puerto Rey don Felipe, con pretensiones de vinculación y expansión territorial hacia la Patagonia oriental.

Fue en estas circunstancias cuando la "Santa María", la única nave que quedaba de tan magnífica expedición, con Pedro Sarmiento de Gamboa a su bordo y con fallas en su cabrestante, fue arrastrada por violentos vientos hacia el este, cruzó veloz frente a Nombre de Jesús y llegó salva al Atlántico, sin serle posible regresar al estrecho. Hace rumbo al Brasil, desde donde envía varios buques que no logran recalar a los poblados, y Sarmiento de Gamboa se dirige a España a obtener refuerzos mayores para los colonos recién establecidos.

Este intento fue radicalmente frustrado por un pirata inglés que lo captura y conduce a Inglaterra en calidad de prisionero, logrando ser puesto en libertad dos años después, gracias a las simpatías generales que, con su sorprendente ingenio y brillante personalidad, supo granjearse en la corte isabelina. No obstante, es capturado nuevamente, esta vez por un pirata hugonote, que lo libera previo pago de un elevado rescate, cancelado con la ayuda solidaria de influyentes cortesanos de Castilla.

* * *

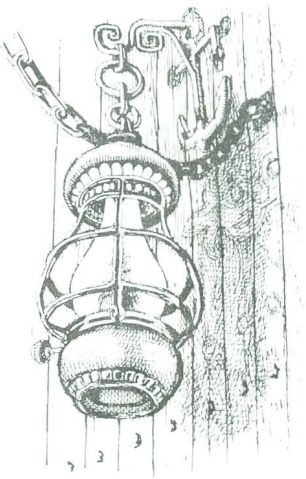
Esta larga demora en recibir refuerzos llevó a las poblaciones del estrecho a la más lamentable tragedia; ninguna de ellas sobrevivió, no ya como simple caserío sino en términos de sus integrantes, pues al cabo de unos meses volvió a surcar esas aguas otro aventurero inglés –Tomás Cavendish– quien encontró con vida a escasamente una decena de habitantes de Nombre de Jesús y a ninguno en puerto Rey don Felipe, al que bautizó "Puerto del Hambre".

Contrariamente a lo que se había pretendido, el estrecho pasó a ser vía expedita para los ingleses y fría tumba para los españoles.

Así, el tardío despertar del interés castellano por esta ruta fundamental para la seguridad de su Imperio, despabilado apenas por la avasalladora retórica y el contagioso entusiasmo de Sarmiento de Gamboa, no tuvo ni la potencia ni la fortuna necesarias para compensar los largos años previos de negligencia. La metrópolis tampoco supo respaldar los limitados pero meritorios esfuerzos de los Gobernadores de Chile, quienes –siendo los más interesados en dominar tal ruta– no tuvieron ni los medios para organizar adecuadas expediciones marítimas ni las atribuciones administrativas y castrenses para ello, dada la rígida estructura centralista vigente en el Imperio español, en general, y en los asuntos navales, en particular.

De este ingrato episodio de la gesta colonizadora se deriva, quizás, el acendrado aprecio que tenemos los chilenos por ese estrecho que resume la libre comunicación del país hacia el importante Viejo Continente, y que fuera defendido sin vacilaciones y retenido en su integridad en el Tratado de Límites de 1881.

Este sentimiento, que aparece como paradojal en un pueblo reacio a entender la realidad marítima que lo rodea, alienta a quienes pensamos que aún es posible rescatar las claras verdades que nos señala permanentemente la geografía y reiteradamente la historia, desde las densas tinieblas en que las mantiene la dura caparazón de los mitos. Bien sabemos que éstos han sido creados muchas veces por el simple temor a lo desconocido, y es por ello que debemos combatirlos mediante la elaboración y consolidación de una maciza y comprehensiva visión conceptual de los valores e intereses en juego, nacida de la observación directa, constante y objetiva de la realidad específica que, en este caso, se inscribe en un duro y desafiante entorno, pero de grandes potencialidades que hay que saber descubrir, defender y proyectar.

Justo es, pues, que –cuatrocientos años después– conmemoremos este intento de poblamiento del estrecho, llevado a cabo a fines del siglo XVI; sin minimizar las dolorosas lecciones de su desolador fracaso –que significó la muerte de unas quinientas personas– cabe destacar ese espíritu emprendedor y tenaz de Pedro Sarmiento de Gamboa, quien –pensando ya, en cierto modo, como hispano-americano y estimulado por los valiosos esfuerzos anteriores de la Capitanía General– comprendió la importancia de esa ruta para la América sudoccidental y, en especial, para Chile.

Es dable suponer que esta antigua epopeya –una más entre las tantas que han lacerado, robustecido y sublimado al alma nacional– siga siendo el venero del que fluya la clarividencia necesaria para asimilar racionalmente las situaciones de ayer a las de hoy, y provea la fuerza anímica suficiente para dar firme respaldo a nuestro derecho soberano en áreas marítimas que, al igual que las del estrecho, son parte inseparable de nuestro patrimonio y basamento indispensable para nuestro legítimo desarrollo y proyección nacional.