

MENDAÑA Y SARMIENTO: DOS VOLUNTADES CONCORDANTES

José CERVERA PERY
Director de la Revista
de Historia Naval

Si he titulado esta conferencia como "Mendaña y Sarmiento: dos voluntades concordantes" no ha sido por caer en la fácil tentación de seguir a Plutarco, en sus vidas paralelas, porque en realidad no lo son. En un época de sus vidas trabajaron juntos, pero se llevaron mal, pues había poco en común entre la identidad de Sarmiento, navegante experto, cosmógrafo y geógrafo, filósofo y hasta poeta y la de Mendaña, de extracción aristocrática, mozo imberbe de 25 años como lo ha dicho Landín, sobrino de virrey y que de rebote se dedica a los descubrimientos alentado por su tío, (lo cual no ha de quitar mérito a sus empresas). Hay evidentemente cierto paralelismo de contemporaneidad: Sarmiento nace en 1532 y Mendaña en 1541, es decir que se llevan nueve años, e incluso sus fallecimientos están cercanos; (Sarmiento en 1592 y Mendaña tres años más tarde) pero donde concuerdan y encajan plenamente sus voluntades, son en los afanes descubridores de uno y otro que permiten la identificación de los hallazgos españoles en el océano Pacífico; el Mar del Sur que un día descubriera para España Vasco Nuñez de Balboa, y cuyas rutas se abrieron para las proas de las naves españolas.

En Sarmiento puede encontrarse el designio de un hombre que tenía como los grandes del Renacimiento, universalidad, de conocimiento -ya digo- geógrafo, poeta, latinista, navegante y astrónomo, que llevó a más de 300 modestos labriegos españoles a la grandiosa aventura de fortificar el estrecho de Magallanes y cerrar este paso a las costas occidentales de la América descubierta, que la codicia de otras potencias europeas querían arrebatar a España. Un sello de tragedia griega puso desde el comienzo su impronta en la aventura, y de todos estos seres, hombres, mujeres y niños no quedó sino uno solo que lo contó y dejó a la posteridad lo que fue la empresa. También Mendaña en su segunda expedición embarcó a numerosas familias dispuestas a iniciar una nueva vida en una nueva tierra. Voluntades concordantes por tanto en la firmeza del asentamiento.

El viaje conjunto que Mendaña y Sarmiento realizaron y que dio como feliz resultado el descubrimiento de las islas Salomón, comenzó el 19 de noviembre de 1567 y casi dos meses después, el 15 de enero de 1568, la pequeña escuadra (sólo eran dos naos, *Los reyes* y *Todos los Santos*, conocidos más familiarmente como la *Capitana* y la *Almiranta*) dio vista a una isla que fue bautizada como "del buen Jesús" y en la que no desembarcaron por no permitirlo el estado de la mar. El 1 de febrero descubren y bautizan los bajos de la Candelaria y seis días después avistan la isla de Santa Isabel, desde la cuál iniciarían la expedición y descubrimiento de las islas Salomón. Sarmiento impulsor de la empresa quedó

relegado por su mala avenencia con Mendaña, que se valía de los conocimientos del piloto Hernán Gallego, y no recurrían a Sarmiento más que cuando necesitaban realmente de su saber y su experiencia. No obstante las divergencias, se descubrieron las islas que bautizaron Ramos, La Galera, Buena vista, San Dimas, Flores, San Jerónimo y Recife.

Semanas después en nuevas salidas, hallarían la isla de Malaita, Atreguada, Tres Marías, Santiago, San Juan, San Cristóbal, Santa Ana y Santa Catalina. Todas estas islas o la mayor parte de ellas, recobraron sus primitivos nombres indígenas, (Guadalcanal sin embargo conserva el de la colonización) y quien sea gustoso de conocer su ubicación no tiene más que consultar el magnífico libro de Amancio Landín, «Islario español del Pacífico».

Las voluntades siguen en discordancia cuando se discute si conviene seguir la navegación hacia el sudeste -como proponía Sarmiento de Gamboa-, de fundar y poblar las islas salomónicas, o de indicar el tornaviaje hacia las costas americanas. De haberse continuado en busca de nuevas tierras, quizá se hubiese anticipado en varios decenios el descubrimiento de Australia, pero Mendaña por lo que se ve no era muy proclive a complacer a Sarmiento, y el 11 de agosto levó la armada en el puerto de la Visitación en la isla de San Cristóbal en demanda de la costa oriental de Nueva España.

Recalaron sin embargo en Perú, sufriendo serios temporales, y costeano llegaron al Callao donde el virrey García de Castro recibió con grandes agasajos a su sobrino pero ignorando poco menos que al esforzado Sarmiento. Habían recorrido en este viaje en común aproximadamente mil quinientas leguas y fue la navegación de más importancia realizada hasta el momento, desde el descubrimiento de América. Mendaña hizo de las islas unas fabulosas descripciones como de un país poseedor de las riquezas del rey Salomón y que fue la razón por la que el archipiélago se bautizara con el nombre del rey bíblico. Sarmiento disconforme con el protagonismo mendañino quiso venir a España a exponer al rey lo sucedido en el viaje con criterios realistas, pero su pretensión fue boicoteada por sus antiguos compañeros de fatigas. Con el nuevo virrey Francisco de Toledo, Sarmiento obtuvo mejores favores, reteniéndolo como ayudante en su visita al virreinato y permitiéndole escribir no solo las descripciones geográficas de sus descubrimientos, sino una interesante historia del pueblo inca.

No volveremos a encontrar juntos a Sarmiento y Mendaña, tras la experiencia del descubrimiento de las Salomón, pero las voluntades concordantes de seguir adelante nos invitan a afrontarlos por separados. A Sarmiento en sus correrías contra el pirata inglés Drake y en su desdichado viaje de fortificación y proyectado asentamiento en las inhóspitas tierras colindantes al estrecho de Magallanes; a Mendaña en su segunda expedición, treinta años después de la primera, con el propósito de establecer colonias en las islas descubiertas en unión de Sarmiento. Rindamos el justo tributo de admiración a uno y otro en tales empresas, admirables en su concepción y desdichadas en su resultado. Pero el genio de la raza está presente en ambas.

Pasado el esplendor imperial de la España de Carlos V, seguía imponiendo su

fama de invencible y seguían llegando a la península bajo Felipe II los navíos cargados de riquezas. Para los otros reinos poderosos del resto de Europa eran codiciado botín y a capturarlo partían unas tras otras expediciones armadas en corso, y capitanes había que hipotecaban sus bienes para equipar flotillas, o emprender la aventura con un solo barco.

Tal razón indujo a la primera tentativa de fortificar el estrecho de Magallanes y cerrar de este modo su paso a las Indias a los osados aventureros del mar. Su gestación y denodado empeño va surgiendo de los documentos de la época, elocuentes en su precisa terminología, y su barroca semántica.

La causa principal la expresa el virrey del Perú, Don Francisco de Toledo en carta al gobernador del Río de la Plata en 1579. De ella son estos expresivos párrafos:

Por el estrecho de Magallanes pasó a este Mar del Sur un navío de ingleses corsarios y llegó a las provincias de Chile y Puerto de Santiago a los cuatro de diciembre del año pasado del setenta y ocho y robó un navío con cantidad de oro que había en aquel puerto. Y en otros de los de esta costa hizo otros daños. Y a los trece de febrero llegó al de esta ciudad (Callao) estando descuidados de semejante novedad, porque habiendo tanto tiempo para darme los de las provincias de Chile aviso de esto; nunca se hizo, con ocasión de estar el Gobernador en el estado de Arauco con la guerra y no se aventuran los oficiales ni la ciudad a comprar un barco que me trajera esta nueva con que se hubieran escusado hartas perdidas y gastos que han recrecido a Su Majestad y a los particulares, principalmente en un navío que robó (el inglés naturalmente) con harta suma de plata que iba de esta ciudad al reino de Tierra Firme. Hanse hecho muchas diligencias para haber este corsario y enviado dos navíos de la armada en su busca. Mas como la mar es tan ancha y el ha ido con tanta priesa recorriendola no ha podido ser habido. Y lo que mas se siente es la noticia que lleva tomada todo lo de acá y la facilidad conque se podía venir cada día a entrar por aquea puerta del estrecho que ya tienen sabida y reconocida”.

El lenguaje es barroco pero su sentido se entiende perfectamente. El temor a que el pirata inglés campe por sus respetos obliga a que se tomen cuantas medidas defensivas y de fortificación sean pertinentes: Continúa el virrey:

“Y porque por esa parte del estrecho es necesario ponerse ahora con tiempo y brevedad remedio, y este en negocio que no es sabido ni entendido sería dificultoso, nos ha parecido inviar dos navíos fuertes, bien avituallados, con buenos pilotos y marineros, para que hagan este descubrimiento por esta parte de la Mar del Sur y vayan tanteando y mirando la parte y lugar por donde con mayor comodidad se puede hacer alguna población o fortaleza con artillería previniendo tomar aquella entrada antes que los enemigos la ocupen, para que ningún otro corsario pueda entrar y para que reconozcan si por esta parte de la Mar del Sur o en el mismo Estrecho o fuera de él, en la banda de la Mar del Norte haya alguna población de los dichos ingleses y en que parte y lugar y en que cantidad para que se provea lo que mas al servicio de Su Majestad convenga”.

Para este viaje de explotación del estrecho de Magallanes, Pedro Sarmiento

de Gamboa, del que el virrey conocía sus anteriores viajes descubridores, fue designado capitán superior de ambos navíos, el mayor llamado *Nuestra Señora de la Esperanza* elegida capitana por Sarmiento y la otra la almiranta el *San Francisco*, donde iba como almirante Juan de Villalobos. Los navíos zarparon el 11 de octubre de 1579 desde el puerto de El Callao. Reconocieron concienzudamente el estrecho desde el 24 de enero de 1580 en que entró por la Mar del Sur con la nao *Esperanza* (la otra huyó por el temporal) hasta el miércoles 24 de febrero de 1580 en que salieron a la Mar del Norte, es decir al Atlántico. Su energía y decisión tropezaron con el hambre y con la resistencia de la tripulación a quedarse en aquellas inhóspitas tierras y las del almirante Juan de Villalobos que sabotaba su actuación. El memorial que Pedro de Sarmiento remitió al rey Felipe II sobre este viaje, fue dado a conocer después al Real Consejo de Indias, y en él informa meticulosamente la llegada al estrecho de Francis Drake. Por su extensión no lo transcribo, pero en él se aconseja "que a la mayor brevedad, se haga y ponga a punto una armada de doce o quince navíos con la gente de mar y guerra y todo lo que fuese necesario, la cual vaya al estrecho y si hallaren alguna fuerza hecha por los enemigos procuren ganarla y hagan allí o en la parte que les pareciere más cómoda una fuerza y población, y que sea desde donde puedan acudir a todo. Y si para ello fuese menester más de una fuerza, hagan las que convinieren y las provean de la gente de artillería que fuere, tomándola de la Armada, y que Pedro de Sarmiento, (el mismo se autopostula) y los soldados y marineros se entretengan y no se despidan para que vayan con la Armada, que como gente que por vista de ojos tienen noticia de aquello, darán mucha luz y serán de mucho provecho.

En comunicación posterior del 1 de marzo de 1581 el Consejo de Indias dice al Rey: El capitán Pedro Sarmiento parece que es muy necesario que vaya en esta jornada, porque es el que ha de dar lumbre para todo. En cuanto a los fuertes -opina el Consejo- se han de hacer en la boca del estrecho en las partes que él (Pedro Sarmiento) señala, porque allí se cierra la puerta de entrada para todo el estrecho y donde estos fuertes se hicieren ha de haber dos pueblos españoles (voluntad de asentamiento) los cuales parece que son muy necesarios y que sin ellos en ninguna manera se puede esperar buen suceso.

Parece al Consejo que esto conviene, y que vayan pobladores para que estos dos pueblos se funden y que de allí se provean los bastimentos y todo lo que fuere necesario para los fuertes adonde han de estar los soldados, porque de los indios no se podrá haber, si no fuere con los daños que estan dichos, y de acá no se puede proveer tan de ordinario como convendrá, ni en aquella comarca hay de donde cómodamente los que dan haber...

Da su opinión al Consejo sobre el mejor gobierno de esas poblaciones y comarcas. "... Con este presupuesto parece que necesariamente ha de haber gobernador de aquella provincia y éste será el que vuestra majestad fuere servido, y el Consejo nombró a Pedro Sarmiento para ello, entendiendo la noticia y experiencia que tiene de todo aquello y que los indios le conocen y que es hombre que tiene las partes que se requieren para este ministerio, mayormente en

aquella tierra que la tiene ya hollada y entendida y el gobierno de la ciudad de Castro no parece que cuadra porque además que está debajo de lo de Chile, está a trescientas leguas de donde se han de hacer los fuertes y poblaciones”.

Prestó oídos Felipe II a la recomendación del real Consejo de Indias, porque el 20 de marzo de 1581 el secretario del rey, Antonio de Eraso, hacia saber desde Tomar la designación de Sarmiento en estos términos.

“Su Majestad concedió a Pedro de Sarmiento el título de gobernador para cuando hubiese población en el estrecho y mandó que fuese en el Armada que agora se junta cerca de la persona del general con cien ducados de entretenimiento al mes por el tiempo que durase el viaje y que se le dieran tres mil ducados de renta que al Consejo pareció y otros tres mil de salario con el gobierno de los frutos de la tierra, y dos mil ducados de ayuda de costa, librandole allí la mayor parte o al menos la mitad.

El general que menciona Eraso es Diego Flores de Valdés, marino asturiano encargado antes de llevar y traer las flotas de las Indias, despectivamente considerado por Sarmiento de Gamboa como acarreador del mar. Como almirante de la Armada se nombró a Diego de Rivera, que según dice el Consejo de Indias, “al presente es tesorero de la Armada; es hombre que tiene mucha experiencia de las cosas de la guerra... y es hombre de entendimiento y buena persona”.

Muy concienzudamente se estudió todo el plan para la fortificación del estrecho. Trazó los planos de los dos fuertes un ingeniero versado en este arte militar, de nombre Tiburcio Spanoqui, y terminados los aprestos la Armada salió de Sanlúcar de Barrameda el 27 de setiembre de 1581. En relación al rey, Sarmiento le dice: La gente que embarcó fueron casi tres mil hombres, digo raciones, 600 de Chile, 350 pobladores del estrecho, chicos y grandes, que son novecientos, los demás eran soldados y gente de mar de la Armada de los cuales se habían de preveer los cuatrocientos soldados para los fuertes del estrecho.

Tras vicisitudes sin cuento, naufragios, temporales, muertos; solo llegaron al estrecho cinco de los veintitrés navíos que partieron. Hablaremos algo de lo que significó un intento loable y comportó un fracaso rotundo. El hombre como en tantas actitudes, sigue siendo esclavo de su circunstancia.

Es evidente que si se atienden a las realidades políticas y económicas inmediatas, tanto la expedición de Sarmiento a las tierras australes como la primera de Mendaña, resultaron un fracaso. Pero no ocurriría lo mismo en cuanto a los adelantamientos en los aspectos geográfico y náutico. Sarmiento define y localiza con la mayor precisión la entrada de la boca occidental del estrecho de Magallanes para lo cual fue necesaria la exploración de muchos de los canales que configuran la geografía marítima de la zona. Mendaña lleva a cabo el primer viaje redondo al Pacífico meridional y en alguna de sus relaciones se refleja la intuición de que al sudoeste del archipiélago de las Salomón hay grandes tierras o quizá un gran continente. Además, las informaciones redactadas por los cronistas de aquella empresa tienen un considerable valor para antropólogos, etnólogos y naturalistas. Curiosamente y aunque lo intentaron

una y otra vez los navegantes europeos tardarían dos siglos en dar nuevamente con las Salomón (Bougainville en 1768 y Surville en 1769).

Sarmiento de Gamboa después de sus experiencias negativas en la experiencia mancomunada con Mandaña emprendió un segundo viaje al estrecho con la misión de poblarlo. Haría falta tener la imaginación de un Shakespeare para narrar las terribles aventuras de su navegación. Salieron las naves de Cádiz con Flores Valdés como capitán general de la Armada (lo que no gustó a Sarmiento), comenzando casi de inmediato las disensiones entre don Pedro y Flores, perdiéndose una de las naves. En Cabo Verde, Sarmiento en compañía de Flores y de Antonelli el ingeniero, designó en la isla de Santiago los puntos a fortificar, pero el primero hizo que el plan no llegase a manos del rey. Invernaron en Río de Janeiro logrando al fin salir los 16 navíos que componían la flota para el estrecho de Magallanes, el día de Todos los Santos de 1582. Sufrieron terribles temporales que diezmaron de tal modo la agrupación que llegó al estrecho reducida a dos naos y tres fragatas, fondeando "al abrigo de la gran barranca del cabo de las Vírgenes". El viento y la corriente de marea, echó fuera del estrecho a la nao capitana, navegando a un rumbo del primer cuadrante y Sarmiento hubo de seguirla por sublevarse la dotación y obligarle a ello. Volvieron pues a Río de Janeiro donde estaba el general Diego de Olcega con cuatro naos cargadas de víveres enviadas por el rey para la expedición al Magallanes. Para Sarmiento se había perdido un tiempo precioso, en tantas idas y venidas, máxime cuando el propio rey advertía a Sarmiento y a Flores, que en Francia se aprestaban corsarios y que por ello urgía fortificar el estrecho. Pero el deseo de Flores de regresar a España, en una actitud totalmente negativa, pudo más que la recomendación del monarca y de los propósitos de Sarmiento de cumplir la orden, y en cuanto tuvo ocasión se llevó los mejores barcos, con el fútil pretexto de ayudar al gobernador de Brasil. Sarmiento con el general Diego de la Rivera, de Flores Valdés, llevó a cabo la empresa con lo poco que le dejaron, (cinco naves y 530 hombres) llegando al estrecho en febrero de 1584. No pudieron entrar a causa de los vientos contrarios, pero pudo desembarcar en la costa norte y por tierra se dirigió a la zona mas estrecha con cien arcabuceros, luchando contra la insalubridad del clima y las acechanzas de los indios. Fundó dos poblados que denominó Nombre de Jesús y Ciudad de Don Felipe, cuando uno de sus barcos pudo pasar la primera angostadura. De ambos poblados se apoderó después el hambre y la miseria, no pudiendo ser socorridas por Sarmiento, que abandonado también de Rivera, solo se quedó con la nao *María* siendo arrojado por los temporales a las costas de Brasil y naufragando a la entrada del Salvador de Bahía. La epopeya con todos sus trágicos matices ha sido magníficamente narrada por el novelista argentino Reinaldo Lomber que la plasmó con el título sobrecogedor pero auténtico de «Puerto del Hambre».

El futuro por tanto de estos enclaves de colonización fue absolutamente desventurado.

Se quiso iniciar con ellos una etapa de dominio y control del estrecho de Magallanes que resultó infructuosa. Con su segundo viaje se buscaba una nueva

dimensión oceánica, pero la naturaleza se mostró implacable y derrotó el ímpetu de esta empresa dando muerte a los pocos años a sus intrépidos pobladores. Todavía en las proximidades de Punta Arenas, pueden verse las reliquias del emplazamiento con aquella famosa y sobrecogedora leyenda: "Aquí estuvo España".

Silenciosamente Sarmiento había abierto al mundo esta vía de comunicación, y aunque su intento de poblamiento y fortificación haya que asumirse como un simple paréntesis, no cabe la menor duda que sus expediciones provocaron a la larga un giro en la concepción del estrecho como paso de comunicación interoceánica. Muy pronto comenzaron a sucederse múltiples viajes; pero a Sarmiento le cabe el honor de la primacía, ya que había desafiado reiteradamente los prejuicios existentes en torno al Magallanes y la nave capitana de la primera de sus expediciones, había sido el primer navío que llegaba a Europa desde el Pacífico, atravesando el estrecho de Magallanes.

En todo trance y circunstancia, la conquista y la exploración fueron para navegantes y conquistadores un duro calvario, y ello se evidencia claramente en las expediciones de Sarmiento y Mendaña, ya que los hombres y mujeres que en ellas figuraron tuvieron que soportar la dureza de unas condiciones climatológicas adversas, con marchas interminables, a través de terrenos cálidos y pantanosos que producían fiebres, bajo verdaderas nubes de mosquitos, y donde la sed y el hambre, el aire rarificado y los saltos bruscos de temperaturas y la excitación nerviosa minaban rápidamente las energías, y provocaban disputas y rencillas, algunas de extremada gravedad. Las flechas envenenadas de los indios hacían el resto.

Pero el español ya sea costero ya de tierra adentro, resiste las fatigas. Un generoso orgullo les mantiene de pie ante las adversidades. El propósito de fundar nuevas poblaciones, de levantar nuevas ciudades y beneficiarse del producto de nuevas tierras, propicia la segunda expedición de Mendaña, que no puede realizar hasta casi treinta años después de la primera, y que ha de costarle la vida. Varias familias embarcaran con él dispuestas a iniciar una nueva vida sobre un nuevo mundo desconocido pero fascinante.

Contaba don Álvaro con dos naos, una galeota y una fragata en la que también tomó plaza su propia esposa Isabel de Barreto asistida por la compañía de tres hermanos. De los avatares de la expedición se ha hablado prolíficamente a lo largo de este ciclo de conferencias, y no es cosa de repetir conceptos, aunque sí lo sea un poco el de fijar posiciones. Partieron del puerto de El Callao 368 personas entre las que iba como piloto mayor el portugués Pedro Fernández de Quirós, (el Quirós de los españoles) que al correr los años adquirirá notable celebridad y del que yo sugiero se tome su figura, digna de estudio como básica para otras de las Jornadas de Historia Marítima. Después de descubrir dos grandes archipiélagos en el Pacífico sureño (Marquesas y Santa Cruz), y de contar los muertos a centenares, (entre ellos el propio Mendaña) dos años y medio más tarde llegaría Doña Isabel con la nao capitana al puerto de Acapulco. Todo esto nos lo relató Belén Fernández en su bien estructurada conferencia. Como la anécdota

muchas veces complementa a la substancia y la dota de una especial significación, quiero antes de terminar, hilvanar una serie de ellas, no demasiado conocidas y extraídas de los diferentes diarios de navegación o memoriales que se redactaron de los diferentes viajes. En el que hicieron conjuntamente Sarmiento y Mendaña, la nao almiranta estuvo a punto de zozobrar al chocar con una ballena dormida. En la isla Santa Isabel de la Estrella acto seguido de su toma de posesión realizada según las buenas reglas, se redactó un acta en la que se registró que el jefe de los indígenas, que había acudido por curiosidad, había rendido homenaje al rey de España. A pesar de esta señal de una buena voluntad, los nativos no parecían ser unos catecúmenos ideales ya que su pasatiempo ideal era el comerse unos a otros. Como manjar exquisito y en pruebas de una también exquisita cortesía un jefe hizo llegar a Mendaña un cuarto de niño, que el español enterró decentemente, hecho que se tuvo por los indígenas como una ofensa singular. En la visita a otras islas, la acogida de sus pobladores más deseosos sobre todo de procurarse carne de esta nueva raza era a menudo péfida y siempre violenta; A las pruebas me remito, se hizo un prisionero papú y los papúes mataron a diez hombres que iban a hacer aguada, respetando solamente a un negro, sin duda por considerarlo carne desdeñable; en revancha los españoles mataron veinte papúes e incendiaron las cabañas.

Este desagradable preámbulo -ha escrito Jean Amsler- en su historia general de las explotaciones, y las pérdidas debidas al clima hicieron que Mendaña se diese cuenta de su fracaso y partiese por donde había venido, no sin antes reconocer otras islas, remontar hacia el Norte, dirigirse después al Este y alcanzar Acapulco después de haber sido seriamente probado por las tempestades. Su "matrimonio" entre comillas con Sarmiento había terminado desafortunadamente en divorcio. Este cansado y desilusionado regresó al Perú y se puso a relatar seriamente su crónica.

Del segundo viaje de Mendaña se ha dicho también casi todo. No encontró las Salomón descubiertas por él treinta años antes, pero sí descubrió para honra del Imperio, el archipiélago de las Marquesas, al que Don Alvaro bautizó así en honor de su protector el marqués de Mendoza gobernador del Perú. De tales islas, la Magdalena vuelve a llamarse en nuestros días Fatu-Jiva; isla Cristina volvió a ser Tahuata, y la Dominica tomó otra vez el nombre polinésico de Huva Oa, pero el nombre del propio archipiélago ha sobrevivido, incluso en los mapas de mas hostilidad hacia lo español o los españoles.

La segunda expedición de Mendaña tiene en la historia de los descubrimientos una significación especial porque cierra el ciclo de los descubrimientos una significación especial porque cierra el ciclo de los grandes viajes llevado a cabo en el Mar del Sur durante el reinado de Felipe II muerto en 1598. Lo que viene después -como ha suscrito Landín Carrasco- incluidas las estupendas campañas de Quirós Vaez de Torres son destellos de un panorama decadente, cuando España agotada por un esfuerzo apenas concebible pierde su protagonismo en el mayor de los océanos.

Queda sin embargo una huella indeleble y tangible: los inventos científicos y

los descubrimientos introdujeron un cambio profundo en la vida e ideología de los hombres del siglo XVI. Los que tuvieron la suerte de vivir en aquella época tan venturosa como corta -una generación tan solo- debieron darse cuenta de que vivían paisajes y experiencias completamente nuevas. Las consecuencias que de los descubrimientos se derivaron fueron múltiples y trascendentales. Las conquistas y roturaciones de nuevas tierras y la continua acción en todos los mares, incrementaron el orgullo nacional y elevaron el prestigio de sus gobernantes y sus monarcas. Se ha dicho con razón que si estos descubrimientos que propiciaban la apertura de nuevas rutas marítimas, no estuvieran tan probados, parecerían especulaciones mitológicas. Porque fueron mitológicas las hazañas, audacias y temeridades de aquellos españoles, inquietos, dinámicos, heroicos, que como dijo aquel poeta sevillano del siglo de Oro Luis Belmonte, “nombre dieron al mar, nombre a los ríos, midiendo estrellas y afijan de imágenes”. Es por ello que la estela abierta por los Sarmientos y los Mendañas, las epopeyas que reflejan los instantes fugaces y frágiles de la vida humana sean todavía memoria viva y permanente en el latir del tiempo.