

**Francesco Lamendola**

## **LA TRAGICA EPOPEA DI SARMIENTO**

### **NELLO STRETTO DI MAGELLANO**

*La fortunata incursione del pirata inglese Francis Drake, che nel 1577-78 fece irruzione nel Pacifico - fino allora considerato un 'lago spagnolo' - saccheggiando Valparaiso, Lima e una flotta carica di tesori presso Panama, rientrando poi indenne in Gran Bretagna per la via del Capo di Buona Speranza, allarmò gli Spagnoli e li indusse a progettare una stabile occupazione dello Stretto di Magellano, onde chiudere al passaggio delle navi nemiche quella via d'acqua di fondamentale importanza strategica. Solo trentotto anni dopo, infatti - al principio del 1616 - i navigatori olandesi Schouten e Le Maire avrebbero scoperto una nuova rotta per passare dall'Oceano Atlantico nel Pacifico, quella del Capo Horn. Al tempo della circumnavigazione di Drake - la seconda in assoluto, dopo quella della spedizione di Magellano del 1520, si credeva ancora che la Terra del Fuoco facesse parte della favolosa Terra Australis Necdum Cognita e che, di conseguenza, non vi fosse altro modo per entrare nel Pacifico dall'Europa che quello di percorrere lo Stretto di Magellano; oppure di attraversare l'Oceano Indiano ed entrare nello Stretto di Malacca o di scivolare fra le Isole della Sonda e le Molucche, per poi toccare le Filippine.*

*Patrocinatore del progetto di stabilire un presidio permanente nello Stretto di Magellano fu un valoroso e tenace navigatore, Pedro Sarmiento de Gamboa, che già aveva condotto una spedizione in quelle acque per spazzar via delle supposte fortificazioni installate da Drake nel suo viaggio di andata. Egli riuscì a convincere il re Filippo II ad approvare un tale disegno, e dopo un viaggio difficilissimo dalla Spagna - che ritardò il suo arrivo nello Stretto di circa due anni - al principio del 1584 era nuovamente nello Stretto, con la flotta letteralmente decimata. Le due colonie da lui fondate sulla riva settentrionale, una presso l'imbocco orientale e l'altra bene addentro verso l'interno, battezzate rispettivamente Nombre de Jesús e Rey Felipe - gli insediamenti europei più meridionali dell'ecumene - erano destinate ad andare rapidamente incontro a una tragica fine.*

Pedro Sarmiento de Gamboa è stato uno dei grandi navigatori del XVI secolo e le sue vicende gli permisero di mettere in evidenza delle doti non comuni di perizia marinaresca e di forza morale. Tuttavia la maggiore impresa legata al suo nome - il tentativo, da parte della Spagna, di colonizzare e fortificare lo Stretto di Magellano per impedire il ripetersi di incursioni piratesche come quella di Francis Drake, è passato alla storia come uno dei più clamorosi fallimenti. La sfortuna sembra essersi particolarmente accanita contro la pur indomita volontà di questo insigne uomo di mare, distruggendo i suoi progetti che pure egli aveva preparato con cura e senso dell'organizzazione. È probabile che, se anche le due città da lui fondate nello Stretto - quella del Nome di Gesù e quella del Re Filippo - non fossero state cancellate dal freddo e dalla fame, la loro funzione strategica sarebbe stata comunque vanificata dalla scoperta, compiuta nel 1616, dello Stretto di Lemaire e della rotta del Capo Horn, che permise ancora una volta ai nemici della Spagna - gli Olandesi, questa volta; e tanti altri dopo di loro - di violare il passaggio dall'Atlantico al Pacifico, penetrando nelle immensità del "lago spagnolo" e minacciando i traffici iberici e le indifese città della costa occidentale del Nuovo Mondo. Tuttavia la storia non si può fare con i se, e il tragico destino delle due città magellaniche fondate da Sarmiento è rimasto come un tetro avvertimento che i disegni umani nulla possono contro la forza del destino, quando non sono accompagnati dal sorriso benevolo dell'incostante Dea bendata.

Ma partiamo dall'inizio della storia, e cioè dalle notevoli difficoltà legate alla traversata dello Stretto di Magellano - qualcosa come quasi 600 chilometri fra montagne, ghiacciai, scogli e burrasche - che nel corso del XVI secolo era considerato, bene o male, la sola via d'acqua che permettesse il passaggio dall'Oceano Atlantico meridionale all'Oceano Pacifico.

*"Il percorso attraverso lo Stretto - scrive Angelo Solmi nel suo libro *Gli esploratori del Pacifico* (Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1985, pp. 75-76) - era considerato con timore, e spesso con terrore, dai marinai: i suoi interminabili 565 chilometri, le condizioni meteorologiche avverse, l'intrico degli angusti canali dalle rive anguste e scoscese, il pericolo delle secche, le correnti capricciose, le bufere inaspettate, gli ancoraggi malcerti, crearono intorno allo Stretto di Magellano una fama sinistra. I marinai - non a torto - lamentavano soprattutto che vi mancava la libertà di manovra del mare aperto. Queste terribili difficoltà furono confermate dal tentativo fatto, nel 1526-28, da una flotta guidata da Francisco de Loayasa e da El Cano, per ripetere l'impresa di Magellano; un tentativo così tragico che, oltre a Loayasa e a El Cano, morirono quasi tutti. Negli anni dal 1535 al 1550 sette spedizioni spagnole avevano cercato di compiere la traversata e su 17 velieri 12 erano stati respinti all'imbocco orientale, alcuni erano naufragati e uno solo, comandato da Alonso de Camargo, era riuscito a passare. Soltanto un uomo su cinque degli equipaggi delle navi aveva potuto salvarsi, e ne erano periti più di 1.000, forse 1.500.*

*"La situazione migliorò un poco dopo la metà del secolo; nel 1558 il capitano Juan Fernandez Ladrillero forzò lo stretto da ovest a est, dal Pacifico all'Atlantico, con una navigazione brillante e avventurosa sulla nave San Luis, partita dal Cile. Ladrillero tornò poi nel Cile riattraversando lo stretto e dimostrando, fra l'altro, che il percorso era possibile anche durante il gelido inverno antartico. Così le squallide rive del passaggio videro, verso la fine del Cinquecento, un certo numero di frequentatori, sia pur relativamente esiguo: ma va anche considerato che, a rendere meno difficile lo stretto, fu lo sviluppo della tecnica di navigazione, la maggior solidità delle navi e la più progredita esperienza marinaresca.*

*"Fra i più illustri navigatori che compirono la classica traversata furono Drake (1578) e Cavendish (1587), ossia il secondo e il terzo uomo che circumnavigarono il mondo, due anglosassoni. Ma prima che il secolo finisse, a contrastare il dominio marittimo spagnolo, portoghese e inglese, scesero in campo nuovi temibili avversari, gli Olandesi. (...)*

*"Furono olandesi il quarto e il quinto uomo che, seguendo la rotta di Magellano, circumnavigarono il mondo: Olivier van Noort (1598-1601) e Joris van Spilbergen (1614-17). Il primo dei due, partito da Amsterdam con tre navi, passò lo stretto fra il 25 novembre e l'inizio di febbraio del 1600, attraversò il Pacifico, poi l'Oceano Indiano e rientrò in patria per la via del Capo di Buona Speranza. Attraversando le Molucche, ancora dominate dai Portoghesi, van Noort si*

*convinse che non sarebbe stato difficile scalzare il già vacillante impero coloniale lusitano. Quanto a Spilbergen, partito da Texel nell'agosto del 1614, percorse lo Stretto di Magellano nell'aprile 1615, esercitò una proficua attività piratesca sulle colonie spagnole d'America, attraversò anch'egli il Pacifico e giunse alle Molucche già in parte conquistate dai connazionali."*

Tale, dunque, il contesto in cui matura il disegno di Pedro Sarmiento de Gamboa di fortificare lo Stretto di Magellano in modo da chiuderlo con una sorta di catenaccio che impedisse, per sempre, il ripetersi di devastanti incursioni come quella di Francis Drake contro le colonie spagnole sulla costa del Pacifico.

Quando il celebre Alvaro Mendaña De Neira salpò dal Callao per il suo primo grande viaggio nel Pacifico, nel 1567, Sarmiento godeva fama di esperto cartografo oltre che di sperimentato navigatore; e le sue affermazioni circa l'esistenza della mitica Terra Australe (della quale la Terra del Fuoco doveva essere null'altro che un'appendice) contribuirono al varo di quella spedizione. *"Alvaro de Mendaña - scrive Eric Newby ne Il grande libro delle esplorazioni (Milano, Vallardi, 1991, p.122) - partì per una enorme triangolazione, salpando dal Callao, nel Perù, per scoprire «certe isole ed un continente, perché molti uomini ben versati in matematica avevano dedotto che dovessero esistere certamente in queste posizioni».*

*"Uno di questi uomini ben versati era Pedro Sarmiento de Gamboa, il quale credeva che nel sud esistesse un grande continente, estendentesi dalla latitudine della Tierra del Fuego a circa 55° S e giacente circa 600 leghe ad ovest di essa. Anche lui partì con la spedizione, uomo sgradevole e crudele."*

A parte il giudizio sul carattere di Sarmiento, che deve comunque essere contestualizzato (ben raramente quei navigatori e *conquistadores* erano dei fior di gentiluomini; ma neanche i pirati inglesi lo erano), questo brano evidenzia una delle qualità del Nostro: la straordinaria competenza astronomico-matematica. In effetti, anche se non sappiamo molto della sua vita prima del suo arrivo nelle Americhe, pare che Sarmiento abbia incarnato il tipo perfetto dell'uomo rinascimentale: vigoroso fisicamente e intellettualmente e versato nei rami più disparati del sapere, dalle scienze esatte alla magia; a lui si adattano alla perfezione le pagine più famose de *La civiltà del Rinascimento in Italia* di Jakob Burckhardt. Così lo descrive lo storico britannico Oskar Hermann Khristian Spate nel suo prezioso studio *The Spanish Lake* (tr. it. *Il lago spagnolo. Storia del Pacifico*, Torino, Einaudi, 1987, p. 377-78:

*"Sarmiento fu in effetti uno degli uomini più notevoli del suo tempo; forse l'ultimo nel cui petto bruciasse con tutto l'antico vigore la fiamma ardente e indomabile dei conquistadores. Marinaio e soldato, navigatore e cosmografo, studioso ed esploratore, poeta mediocre e censore ufficiale di poeti, egli era anche un po' stregone, specializzato in filtri d'amore, e per questo più di una volta si trovò a mal partito con l'Inquisizione e dovette far ricordo a tutta l'influenza di Toledo per cavarsi d'impiccio; attaccabrighe e insofferente degli sciocchi, lo era ancor più dei furfanti e dei poltroni, persino troppo pronto a dir fuori dai denti ciò che pensava; lo soccorrevano però in ogni frangente una mente limpida e pratica, un'illimitata devozione ai suoi compiti e una quasi illimitata fede nella sua buona stella, e sopra ogni cosa una risolutezza davvero ferrea."*

Era nato nel 1532, non si sa bene se ad Alcalà de Henares, a Pontevedra o altrove; né in quali università abbia fatto i suoi studi. È certo, tuttavia, che possedeva una cultura notevole, comprese le lettere greche e latine: da questo punto di vista la sua formazione ricorda in parte quella di Hernàn Cortés, il primo dei *conquistadores* in ordine di tempo, come Sarmiento fu, probabilmente, l'ultimo. Pare che abbia prestato servizio nell'esercito spagnolo sia nei Paesi Bassi che nel Ducato di Milano; ma non è certo. Quel che è certo è che nel 1555 lo ritroviamo in Messico, donde compie alcune spedizioni fino al Guatemala; e che, nel 1557, si trasferisce nel Perù. Entra in buoni rapporti con il viceré don Francisco de Toledo, rapporti che lo traggono dai guai allorché l'Inquisizione, per due volte, si interessa un po' troppo ai fatti suoi: pare che abbia praticato la stregoneria, ma non si sa molto nemmeno di questo aspetto della sua esistenza. Come collaboratore del viceré, scrive alcuni libri di storia il cui scopo è magnificare il governo spagnolo del Perù e denigrare il precedente

governo dei sovrani inca. Tra le sue opere, ci rimane la *Fabula de la creaciòn por Wiracocha y las islas de Pachacamac*, che lo rende comunque degno di essere accostato al famoso Cieza de Leon, uno dei migliori cronisti dell'epopea spagnola nelle Americhe.

Nel 1567, come abbiamo visto, partecipa alla prima spedizione di Mendaña dei Neira attraverso l'Oceano pacifico, da est a ovest, fino alle isole Salomone; per la prima volta, ha il comando di una nave e si mostra all'altezza del compito. Ma il ruolo da lui svolto in quella spedizione è anche maggiore di quanto possa apparire dal suo grado di comandante in subordine, poiché i suoi studi e le sue congetture sul continente meridionale sono stati, forse, la molla principale dell'intero viaggio. Anche Sarmiento, come molti altri, è ossessionato dalla Terra Australe e trasmette questa ossessione allo stesso Mendaña; che infatti, quasi vent'anni dopo (nel 1595) vorrà ritentare l'impresa, e finirà per lasciarvi la vita (vedi il nostro articolo *Mendaña De Neira alla scoperta della Terra Australe*). Tornato a Lima, è al servizio di Francisco de Toledo dal 1570 al 1575; e nel 1578, quando Drake passa come un ciclone attraverso le colonie spagnole del Cile e del Perù, la scelta di mandare qualcuno nello Stretto di Magellano per eliminare le basi che il corsaro inglese si dice vi abbia lasciato, cade proprio su di lui.

In realtà, degli Inglesi non v'è traccia fra i canali magellanic; tuttavia Sarmiento si dimostra comandante estremamente abile e attento. Al comando di due navi, la *Nuestra Señora de Esperanza* e la *San Francisco*, egli compie una minuziosissima opera di rilevamento topografico nello Stretto, percorrendolo tutto da ovest a est; quindi, traversato l'Atlantico e sostenuto uno scontro vittorioso con un corsaro francese alle Isole di capo verde, giunge in Spagna nell'agosto del 1580. Va segnalato il fatto che quando una terribile tempesta lo ha gettato fuori dello Stretto in pieno Atlantico meridionale, tutti avevano perso ogni senso di orientamento finché Sarmiento non era stato in grado di determinare la longitudine per mezzo delle distanze lunari: impresa che pochi altri navigatori avrebbero saputo eguagliare.

In Spagna, il Nostro riesce a persuadere niente meno che il "re prudente", Filippo II, della necessità di fortificare lo Stretto di Magellano, stabilendovi delle colonie permanenti; ed è autizzato a reclutare soldati e contadini per i futuri insediamenti. Viene allestita una flotta imponente, 23 navi che però, per motivi di prestigio, viene affidata all'ammiraglio Diego Flores de Valdes, un personaggio di antica nobiltà castigliana. A Sarmiento è riservato il grado di governatore e capitano generale della futura colonia; e un terzo comando in sottordine è affidato a don Alonso de Sotomayor, che deve condurre 600 soldati fino in Cile. Ad un ingegnere militare italiano, Giovanbattista Antonelli, è affidato l'incarico di stendere il progetto del futuro insediamento. I coloni sono circa 300, fra i quali molte donne e bambini: sono soprattutto poveri contadini andalusi che sperano di rifarsi una vita nel Nuovo Mondo, ma che ignorano i rigori del clima e dell'ambiente che li aspettano. Minata dalle discordie fra l'ammiraglio Flores de Valdes e lo stesso Sarmiento, gelosi fin dall'inizio l'uno dell'altro, e perseguitata da innumerevoli incidenti nonché da un mare costantemente avverso, la spedizione salpa il 25 settembre 1581, su ordine del duca di Medina-Sidonia, nonostante la stagione ormai troppo inoltrata, e viene subito afferrata e ridotta a mal partito dalle tempeste equinoziali. Dopo una serie di andirivieni inconcludenti lungo i porti del Brasile (il Portogallo, cui appartiene l'immenso territorio brasiliano, è stato annesso dal 1580 ai domini del Re Cattolico), Flores de Valdès finisce per volgere la barra e far ritorno in patria, dopo un paio di tentativi infruttuosi di entrare nello Stretto di Magellano. Sarmiento, che ha morso il freno per tutto il tempo, finalmente è padrone di se stesso e con sole cinque navi getta l'ancora nei pressi di Capo Virgenes, all'imboccatura orientale. È il 1° febbraio 1584: per giungere a destinazione sono andati perduti due anni e mezzo, un vero e proprio *record* negativo.

A questo punto cediamo la parola al geografo ed esploratore Alberto Maria de Agostini, grande conoscitore della Patagonia australe e della Terra del Fuoco, autore di un'opera fondamentale per la conoscenza di quelle regioni: *Trent'anni nella Terra del Fuoco*, Torino, Soc. Ed. Internazionale, 1955, pp. 318-320):

*"Il timore di imbattersi nello Stretto di Magellano con la flotta spagnuola, che supponeva ivi riunita per combatterlo, indusse Drake a far ritorno in patria per il capo di Buona Speranza, dove*

giungeva, il 3 di novembre del 1580, a tre anni meno 12 giorni dalla partenza, carico di immensi tesori, e con la gloria di aver compiuto il secondo viaggio di navigazione attorno al globo.

"Mentre il racconto delle prodezze e delle scoperte di Drake destava in tutta Europa sorpresa e meraviglia, nel Cile e nel Perù le autorità spagnuole, giustamente allarmate dalle depredazioni di ogni genere compiute dall'audace corsaro, si prepararono con ogni mezzo di difesa per garantire il pacifico possesso dei loro domini.

"Il viceré del Perù, don Francesco di Toledo, armò due navi, affidandone il comando al rinomato pilota Pietro Sarmiento di Gamboa, nativo della Galizia, affinché si recasse nello Stretto per distruggere le stazioni che credeva in questo luogo fondate dal celebre corsaro inglese.

"Questa prima spedizione di Pietro Sarmiento di Gamboa partiva da Callao l'11 ottobre del 1579, riconosceva molti dei canali occidentali della Patagonia, e il 23 di gennaio entrava nello Stretto di Magellano per il capo Pilar, vi compiva alcuni lavori di riconoscimento, quindi seguiva il viaggio per la Spagna. Sarmiento si presentò al re Filippo con il suo diario di navigazione, che era il più esatto e denso di notizie fatto fino allora, dimostrandogli che era altrettanto necessario, quanto facile, fortificare su entrambe le coste quello Stretto, ch'egli proponeva di chiamare «Estrecho de la Madre de Dios», e popolarlo con coloni spagnuoli (cfr. VARGAS Y PONCE, pag. 232).

"Quantunque il progetto del Sarmiento incontrasse grandi oppositori, fra cui il Duca di Alba, il monarca l'approvò, e desideroso di chiudere lo Stretto di Magellano ai corsari inglesi, ordinò di equipaggiare una poderosa flotta, che mise sotto il comando del generale Diego Flores di Valdés; Sarmiento veniva nominato governatore e capitano generale dello Stretto. Questa squadra, composta di 23 navi con un equipaggio di quasi 5.000 uomini, salpò da Siviglia il 25 settembre del 1581. Disgraziata fin dal principio per vari temporali, defezioni e naufragi, la spedizione, ridotta solo a cinque navi e a 550 uomini, penetrava nello Stretto al principio di febbraio del 1584, due anni e mezzo dopo la sua partenza dalla Spagna.

"In una valle vicina al capo Vergini, Sarmiento fondò la colonia che chiamò nome di Gesù. In questo tempo una nave fu issata a terra per toglierle il legname e quanto conteneva, e tre delle altre fuggirono alla volta della Spagna, lasciando Sarmiento senza viveri e con la sola nave Maria, la più piccola della flotta. Nonostante questo grave contrattempo, Sarmiento con ferreo volere dispose che questa continuasse il viaggio fino alla punta Sant'Anna, alla metà dello Stretto, dove il luogo sembrava assai adatto, per l'abbondanza della pesca e della caccia, alla fondazione di una colonia; egli invece proseguiva per terra con 100 archibugieri.

"Il viaggio fu penosissimo per la difficoltà di avanzare rapidamente su un terreno oltremodo accidentato, per la mancanza di alimento e per gli attacchi notturni degli Indi Patagoni, coi quali egli ebbe seri scontri. Il malcontento dei compagni di Sarmiento, esausti dalle fatiche ed affamati, li spinse ad ammutinarsi; solamente la vista della nave Maria, che veniva in loro aiuto, poté acquietarli. Riunitisi infine alla nave nel luogo indicato, Sarmiento fondava, con le consuete formalità, il 25 marzo 1584, la seconda colonia che chiamò del re D. Filippo (Porto Fame).

"Imbarcatosi di nuovo per andare a visitare la prima colonia, occupata a fortificare lo Stretto, un furioso temporale lo costrinse a uscire nell'Atlantico, e durando la tempesta più di 20 giorni, fu obbligato a ritornare sulla costa del Brasile, dove la Maria naufragò.

"Sarmiento cercò d'inviare di là soccorsi alle sue due colonie, ma non gli fu possibile. Fatto prigioniero da corsari inglesi mentre si dirigeva in Spagna, e condotto in Inghilterra, riuscì, dopo mille peripezie, a ritornare in patria solamente quattro anni dopo per chiedere aiuto al re Filippo; ma era troppo tardi: le due colonie dello Stretto avevano cessato di esistere, vittime della fame. La fine disgraziata della spedizione di Sarmiento paralizzò in quel momento ogni altro viaggio degli spagnuoli nelle regioni magellaniche, attenendosi tutti al dettame del Duca di Alba: «Que quanto los Navios no llevasen más que amarras para sustentarse Y no perder lo navegado irian harto cargados» (A. HERRERA, Historia general de los hechos de los castellanos y tierra firme del mar Océan, Madrid, 1601-15, vol. IV, pag. 52). Le relazioni scientifiche che lasciò Sarmiento intorno ai suoi viaggi, le preziose notizie sulla idrografia e sulla fauna di quelle regioni ancora sconosciute, servirono di guida e norma sicura ai naviganti posteriori, compensando così in parte l'esito

*disgraziato delle sue spedizioni. Sarmiento nella relazione che pubblicò del suo viaggio incolpa il generale Flores, e non a torto, di tutti i disastri che sopravvennero alla spedizione, motivati dalla imperizia, dalla malafede e dall'odio che quel generale aveva verso di lui. (Cfr. R. P. PABLO PASTELES S. J., El descubrimiento del Estrecho de Magallanes en conmemoracion del IV Centenario, Madrid, 1920, vol. II).*

*"In questo frattempo un altro audace corsaro inglese, Tommaso Cavendish (o Candish), stimolato dalla fama e dalle ricchezze acquistate dal celebre Drake, allestiva a sue spese una flotta di tre navi, e il 21 di luglio del 1586 salpava da Plymouth. Nel Porto Deseado (costa patagonica), così da lui chiamato dal nome di una delle sue navi, Desire, ebbe un combattimento con i Patagoni. Il 6 gennaio del 1587 entrava nello Stretto. Mentre riconosceva la costa settentrionale presso la colonia del Nome di Gesù, fondata da Sarmiento, vide grandi fuochi, e, avendo mandato una barca per sapere di che si trattava, gli inglesi raccolsero un sopravvivate, dal quale conobbero i molti patimenti di quella gente che era ridotta a 18 persone.*

*"Invece di soccorrerli, Cavendish, ritornato alla sua nave, visto il tempo favorevole, seguì il viaggio nello Stretto, «ancorò nella seconda colonia del re D. Filippo, che denominò Porto della fame, fece provvista di acqua e legna, valendosi delle rovine di quella popolazione, e aspettò per prendere la sua artiglieria, mentre invece non aveva spettato per salvare i suoi miseri abitanti» (VARGAS Y PONCE, pag. 143).*

*"Uscito dallo Stretto e sopportate forti burrasche nel pacifico, si diresse verso la costa del Cile per saccheggiare quelle popolazioni, e dopo alcuni felici tentativi ritornava in Inghilterra nel 1588, per il capo di Buona Speranza."*

Ci resta da dire qualcosa su quel che fece Sarmiento dopo che la tempesta lo aveva strappato dall'imboccatura orientale dello Stretto di Magellano e risospinto in mare aperto, sballottandolo per 20 giorni. Resosi impossibile il ritorno, egli riparò in Brasile e si adoperò con sovrumana energia per tentar di organizzare i primi soccorsi per le due colonie rimaste abbandonate a sé stesse; ma infine, vinto dalle avverse circostanze, nel 1587 decise di rientrare in Spagna per chiedere aiuti più efficaci. Sfortuna volle che venisse catturato da forze navali inglesi assai superiori, presso le isole Azzorre, e condotto prigioniero a Londra ove, conosciuta la sua identità, venne trattato con ogni onore ed ebbe perfino un colloquio privato con la regina Elisabetta. Fatto rilasciare come segno di distensione diplomatica fra i due regni, ebbe la sfortuna di venire nuovamente catturato, mentre attraversava la Francia, da partigiani ugonotti che lo tennero prigioniero per quasi tre anni, in condizioni durissime, fino al pagamento del riscatto. Rientrato finalmente in Spagna nel 1589, fu ricevuto all'Escorial dal re Filippo II al quale fece una dettagliata relazione di quanto era accaduto. Aveva sempre continuato a preoccuparsi per gli uomini delle due colonie del Nombre de Jesús e del Rey Felipe affidate al comandante Andrés de Viedma; ma, ormai, c'era ben poco che si potesse fare per loro. Fin dal dicembre del 1586 il sovrano aveva chiesto ai suoi consiglieri che cosa si dovesse fare per soccorrerle, e gli era stato risposto che probabilmente quegli uomini erano già periti oppure, se erano stati fortunati, avevano raggiunto il Cile; in ogni caso, bisognava concentrare tutte le forze in vista dello scontro navale decisivo con l'Inghilterra. Così le due sfortunate colonie magellaniche vennero abbandonate al loro destino, mentre la flotta spagnola si apprestava a perdere per sempre, col disastro dell'*Invencible Armada* (1588), la superiorità strategica sui mari e ad iniziare, per conseguenza, la sua lenta ma inesorabile decadenza come grande potenza politico-militare.

Sulle rovine della Ciudad del Nombre de Dios e del Rey Felipe era calato il silenzio. Stremati dalla fame, dal freddo e dalle continue scaramucce con gli Indiani, che si erano mostrati assolutamente ostili, tutti i coloni erano periti, l'uno dopo l'altro. Il vento del Sud infuriava fischiando tra le rovine di legno delle chiese, dei magazzini e delle case costruite sulle sponde dello Stretto; mentre l'artiglieria, come si è visto, era stata saccheggiata dal Cavendish. Nelle case, molti abitanti erano morti coi loro vestiti addosso, e così furono trovati dagli Inglesi; molti altri erano periti nel tentativo di tornare a piedi, nella neve alta, verso Nombre de Jesús, dopo che si erano riuniti tutti nella colonia del Rey Felipe solo per rendersi conto che quella concentrazione avrebbe affrettato la loro

fine. Avevano tentato di seminare il grano, gli alberi da frutta e perfino la vite, ma i rigori del clima li avevano ben presto disillusi. Solo la caccia e la raccolta dei crostacei offrivano qualche misera risorsa. Ma non certo abbastanza per sostenere circa 300 persone abituate al clima dell'Andalusia e non certo abituate a procurarsi il cibo cacciando il cervo, il guanaco o il nandù, lo struzzo delle praterie. E così era stata la fine.

Quali le cause di un così totale fallimento? Lo storico O. H. K. Spate, già citato, osserva giustamente che *"le foreste e le spiagge potevano sostenere le piccole bande di indiani abituati al clima e con generazioni di esperienza nella caccia e nella raccolta; ma non una massa di individui civilizzati in preda allo sconcerto in un ambiente per loro nuovo e selvaggio"* (op. cit. p. 388). Dopo aver definito l'impresa di Sarmiento *"l'ultima grande azione spagnola in queste regioni, a seconda dei punti di vista la più inutile e tragica negli annali del mare o l'apice dell'eroismo spagnolo"*, così conclude: *"col senno di poi si può affermare che probabilmente la colonizzazione di una regione remota e aspra come lo Stretto sarebbe stata impossibile sul piano logistico, anche ammesso che la spedizione fosse riuscita a raggiungere la sua destinazione senza intoppi e ben equipaggiata"* (op. cit., p. 391).

**Francesco Lamendola**