

Mateo Martinić B.

Una Travesía Memorable



Hallazgo y Navegación del
Estrecho de Magallanes

(21 octubre – 28 noviembre 1520)





Una travesía memorable

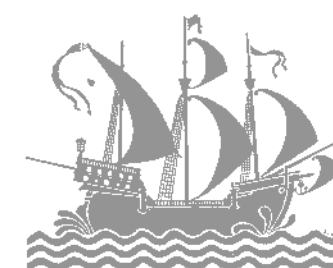


1. Parte austral de Sudamérica, imagen satelital NASA, donde se muestra el curso del estrecho de Magallanes

Mateo Martinić B.

Una travesía memorable

Hallazgo y Navegación del
Estrecho de Magallanes
(21 octubre – 28 noviembre 1520)



UNA TRAVESÍA MEMORABLE
Hallazgo y Navegación del Estrecho de Magallanes
(21 octubre - 28 noviembre 1520)

© Mateo Martinic Beros
Registro de Propiedad Intelectual N° 260.455
I.S.B.N. 978-956-9187-02-5

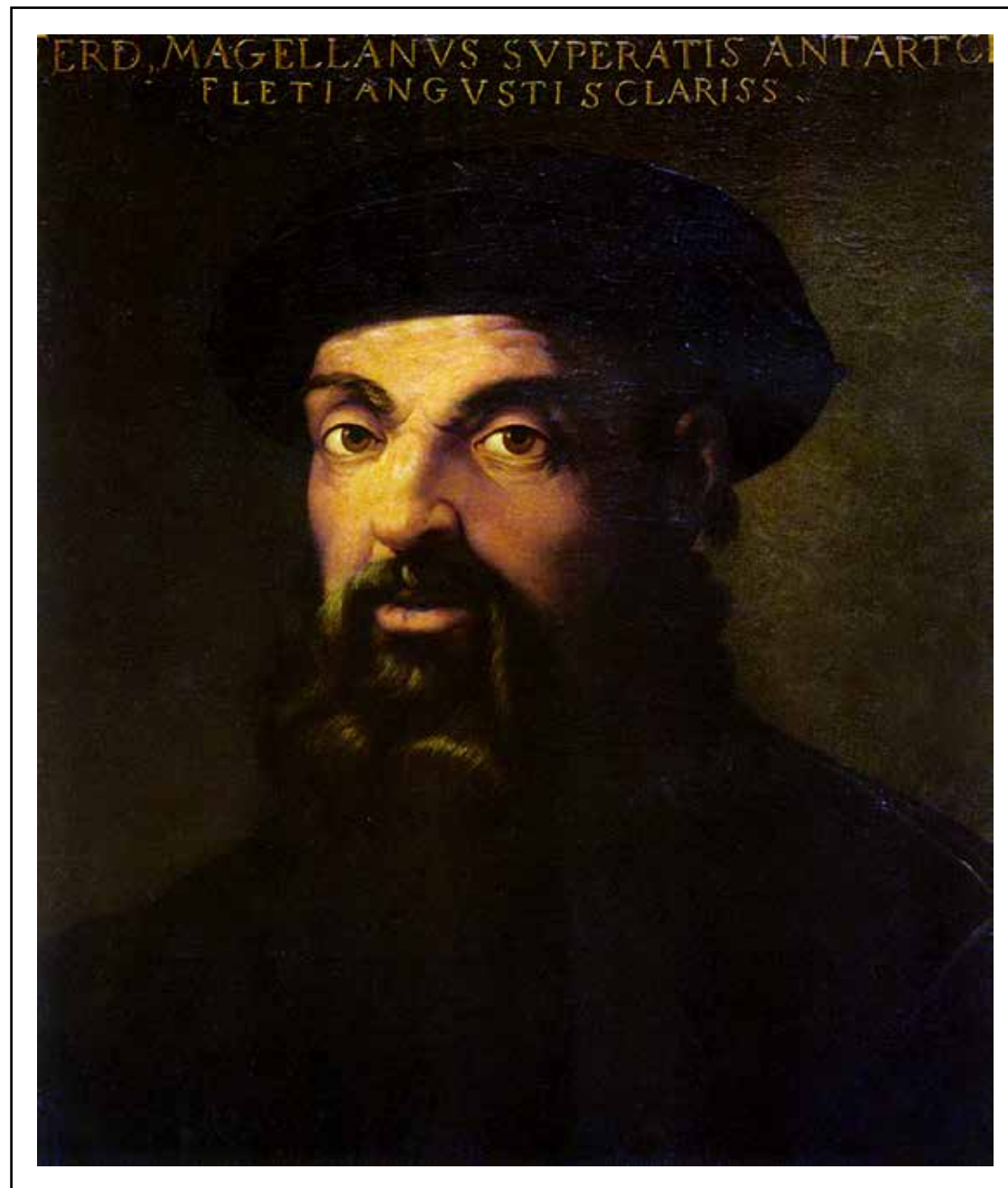
Derechos de edición reservados para todos los países.
Ninguna parte de esta obra, incluidos los diseños de cubiertas, puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna ni por ningún medio ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o fotocopia sin el permiso previo escrito del autor.

Diseño de libro: Pamela Ojeda y el autor.

Impreso en Chile
Talleres La Prensa Austral

*El Capitán General Fernando de Magallanes
había resuelto emprender un largo viaje
por el Mar Océano, donde los vientos soplan
con furor y donde las tempestades son muy
frecuentes. Había resuelto también abrirse
un camino que ningún navegante había
conocido hasta entonces...*

(Antonio Pigafetta,
Primer viaje en torno del Globo)



2. FERNANDO DE MAGALLANES,
descubridor del estrecho de su nombre y de Chile por el sur

Contenido

Presentación / **13**

Prólogo / **15**

Exordio / **19**

Primera Parte

UN MUNDO QUE CAMBIA Y SE ENSANCHA

El conocimiento geográfico en el siglo XV / **23**

La conservación de los alimentos / **25**

La Tierra es redonda / **26**

- Portugal y Castilla a la vanguardia del saber geográfico
y de la empresa exploratoria / **26**

- Un nuevo mundo / **34**

- El negocio de las especias / **47**

La empresa magallánica / **54**

- A las Molucas por la ruta del occidente / **55**

- Los conocimientos geográficos de Magallanes / **68**

- La Armada de Molucas / **78**

- Barcos, aparejos, equipos y armamento / **81**

- Provisiones y abastos complementarios para la vida cotidiana / **84**

- Elementos de navegación / **84**

- Gente embarcada / **85**

- Costo de la expedición / **87**

- La partida / **88**

Por la Mar del Norte hasta el meridión americano
rumbo al sur y suroeste / **92**

- Una invernada signada por una tragedia / **96**

- Hay que seguir hacia el sur / **101**

Segunda Parte
LA TRAVESÍA MEMORABLE

- Hallazgo del saco oriental / **105**
 - El viento patagónico / **111**
- Una angustiosa espera de circunstancias / **113**
 - Aguas adentro por lo desconocido / **117**
 - Junta de capitanes y pilotos / **123**
 - Cazando estrellas / **126**
 - El canal de Todos los Santos / **129**
 - La *Trinidad* y la *Victoria* avante / **134**
 - Un hallazgo que haría fama / **139**
- Identificación geográfica del puerto de las Sardinias / **142**
- Otros acontecimientos en el puerto de las Sardinias / **145**
 - Cumplimiento del mandato real: la posesión / **149**
 - La primera misa en el futuro territorio chileno / **155**
 - Desaparición y búsqueda de la *San Antonio* / **158**
 - Una nueva y decisiva junta de oficiales / **163**
- ¿Se vieron indígenas durante la travesía del Estrecho? / **165**
 - La navegación del tramo final del Estrecho / **172**

Tercera Parte
TRASCENDENCIA DE LA EMPRESA MAGALLÁNICA

- Un adelanto inigualable para la ciencia geográfica / **191**
 - El nacimiento histórico de Chile / **197**
 - Origen de la identidad regional magallánica / **210**

- Apéndice / **219**
 - Agradecimientos / **223**

- Notas / **225**
 - Fuentes de consulta / **237**
 - Iconografía / **242**

Presentación

Un regalo para los magallánicos

Fue en marzo de 2016 cuando tuvimos las primeras noticias sobre la preparación de esta nueva obra de don Mateo Martinic Beros, y por esos mismos días tomamos contacto con él para conocer el proyecto, el que terminaríamos apoyando con gran entusiasmo.

Conocemos muy de cerca el destacado trabajo de nuestro Premio Nacional de Historia. A mediados del año 2012, lanzamos en Punta Arenas el libro “Testimonios de Magallanes: miradas entrecruzadas” –cuya autoría comparte con la historiadora Patricia Arancibia Clavel–, que Aguas Magallanes y su matriz, Grupo Aguas Nuevas, encomendaron a ambos autores como una manera de aportar a la cultura de nuestra gente; de las familias que atendemos con nuestro servicio todos los días.

Somos parte de Magallanes desde hace 12 años, y es un privilegio poder ir más allá de nuestro quehacer –los servicios de agua potable y alcantarillado–, e involucrarnos en proyectos de esta naturaleza, que constituyen una enorme contribución a la memoria histórica de la región. Y nos pareció sobre todo relevante apoyar un proyecto que viene a presentarse en la antesala de los hitos de celebración de los 500 años del descubrimiento del Estrecho de Magallanes, que tendrán lugar entre agosto de 2019 y septiembre de 2022.

“Hallazgo y Navegación del Estrecho de Magallanes (21 de octubre – 28 de noviembre de 1520” no es una obra histórica más de las que ha escrito y publicado don Mateo, desde nuestra región, a partir de los años 70. Se trata de un trabajo que –como nos confesó en alguna de nuestras últimas conversaciones– le tomó nada menos que 30 años de dedicada investigación. Es ese extraordinario viaje del capitán general Fernando de Magallanes, que el autor describió al comienzo en dos carillas, y que después de mucho andar, y recopilar infinitos testimonios de estas travesías, se transformó en esta magnífica obra.



Como dijimos desde el primer día, este es otro gran regalo para los magallánicos que –estamos seguros– será una contribución a nuestra cultura, al tiempo que servirá como una extraordinaria fuente de consulta respecto de uno de los hitos más notables en la edad moderna: la interconexión vía marítima de dos mundos y culturas.

Christian Adema Galetovic
Gerente Regional
Aguas Magallanes S.A.



Prólogo

Las razones de este libro

Las naciones agrupadas bajo el sello histórico identificador común de la hispanidad y la comunidad universal de pueblos que se sienten partícipes de la cultura occidental se aprestan para conmemorar entre agosto de 2019 y septiembre de 2022 el quinto centenario de la que, con entera propiedad, ha sido considerada la aventura marinera más audaz nunca antes ni después realizada por la humanidad, como fuera la empresa exploratoria concebida y ejecutada por el capitán portugués Fernão de Magalhães, al servicio de las coronas de Castilla y Aragón, quien partiendo desde el extremo sudoccidental de Europa hizo posible la primera circunnavegación del mundo. En la celebración se encuentran por ello comprometidos, de diferente modo, los países herederos de los reinos involucrados en la empresa, como aquellos que devinieron soberanos de los territorios por los que se desarrolló el periplo náutico famoso.

Chile está entre ellos y en particular su región más meridional que precisamente ostenta como denominación identificadoria la forma castellanizada del apellido del genial nauta luso, Magallanes, por cuanto durante el lapso más trascendente del memorable viaje tuvo ocurrencia el hallazgo y la navegación del gran canal que a través del Nuevo Mundo descubierto por Cristóbal Colón a contar de 1492, une a los océanos Atlántico y Pacífico —objetivo geográfico fundamental y determinante de la empresa navegatoria—, circunstancia con la que uno y otra surgieron para el conocimiento geográfico y para la historia de la humanidad.

La ocasión y su motivo, por lo mismo, servirán para, entre otros aspectos, la preparación y desarrollo de estudios históricos referidos al suceso y a su gran protagonista y compañeros, como a sus variadas repercusiones y consecuencias para la vida, la economía y la evolución política de los estados de Occidente y de otras comunidades del planeta. Se proseguirá así, nutriéndolo, un fenómeno historiográfico iniciado tras el retorno a Sevilla de los sobrevivientes de la expedición magallánica en 1522, con la





publicación del celeberrimo diario del supernumerario de la *Trinidad* Antonio Pigafetta y de la crónica de Maximiliano Transilvano, y continuado durante el siglo siguiente por autores españoles y portugueses preferentemente, retomado y profundizado a lo largo del siglo XIX y la primera mitad del XX y luego de una suerte de cuarto intermedio, reanudado desde unas cinco décadas a esta parte por investigadores de diferentes disciplinas históricas y escritores hispanos, lusos, sajones y de otras nacionalidades. En un esfuerzo colosal se ha revisado, escudriñado, interpretado y comentado el contenido de las fuentes documentales directa e indirectamente relacionadas con el acontecimiento en procura de una comprensión cabal del mismo y de su significado mediato e inmediato.

Se dispone así de un acervo escrito que entera sobre un millar de títulos referidos a los más variados aspectos: contextos históricos del gran viaje (uso y comercio de las especias y otros productos del Oriente en Europa; el tratado de Tordesillas y el reparto del mundo entre portugueses y españoles; el adelanto geográfico y el coetáneo avance científico en el conocimiento del planeta, etc.); la biografía de Magallanes, la organización de la expedición —Armada de Molucas— hasta la averiguación pormenorizada de sus más variados detalles (naves, tripulaciones, tecnología de apoyo, etc.); las incidencias del periplo (i.a. disensiones iniciales entre Magallanes, Cartagena y otros capitanes, el motín de San Julián y su trágica culminación, las aventuras y desventuras de los expedicionarios en Filipinas y las islas del Maluco); las cuestiones políticas derivadas de la disputa hispano-lusa por el dominio de la Especiería, en fin. Todo ello y más da cuenta del sostenido interés despertado y mantenido entre los estudiosos sobre una materia que, con su complejidad, dista de estar agotada. En una selección un tanto arbitraria tan sólo por mencionar a los autores recientes más notables que se han ocupado del asunto cabe una referencia a Samuel E. Morison (1974), Avelino Teixeira da Mota (1975), Timothy Joyner (1992), Manuel Villas-Boas (1998), Laurence Bergreen (2004) y en especial a Xavier de Castro, Jocelyn Hamon y Luis Felipe Thomaz, editores estos de un notable y erudito estudio crítico sobre el viaje de Magallanes y sus primeros testimonios documentales (2007), para enfatizar la vigencia de la materia que nos ocupa. Así entonces, queremos asociarnos a esta conmemoración dada su triple significación histórica universal, nacional y regional, lo que conforma una primera razón suficientemente motivadora además para comprender el porqué de la obra que el lector tiene entre sus manos.

Sin embargo de tanto esfuerzo intelectual como el mencionado, la cobertura dada a la variedad de aspectos que hacen la suma de la materia de que se trata ha sido desigual y entre aquellos que a nuestro juicio han merecido menos dedicación, quizá por carecer de la carga de emotividad que de suyo poseen varios sucesos referidos al historial del periplo magallánico, el que más interés nos ha despertado y consiguientemente mayor preocupación nos ha merecido es el referido a la parte clave del viaje, definida por el hallazgo y la navegación del buscado paso marítimo transcontinental entre los

mares del Norte y del Sur, sin cuya ocurrencia feliz todo lo sucedido después no se habría dado según lo ha conocido la posteridad. De ese modo nos hemos ocupado del tema principalmente en nuestras *Historia del Estrecho de Magallanes* (1977), *Historia de la Región Magallánica* (1992, 2006) y *Cartografía Magallánica 1523-1945* (1999), pero también en otros estudios, artículos y conferencias, no obstante lo cual nos ha parecido conveniente volver sobre el asunto para abordarlo con mayor profundidad y con una visión renovada por el conocimiento acumulado al cabo de una larga tarea académica.

Y es aquí, precisamente, en donde hallamos la segunda y suficiente razón motivadora para esta obra. Ocurre que en Chile —país ciertamente involucrado en la gesta magallánica— y salvo las honrosísimas excepciones conformadas por los eminentes historiadores Diego Barros Arana (1864-1884) y José Toribio Medina (1888-89 y 1920) en el pasado y de Isidoro Vázquez de Acuña en el tiempo reciente (2004) y de quien escribe en las obras precedentemente mencionadas, cuantos historiadores han seguido hasta nuestros días no han mostrado semejante preocupación por el viaje de Magallanes por el actual territorio chileno, como no sea de manera breve, apenas como obligada referencia, si es que se la ha hecho, no faltando quien inclusive lo ha minusvalorado en el contexto de la diversidad de opiniones surgidas últimamente acerca del descubrimiento de Chile, llegándose a la calificación de “anecdótico” para un suceso cuya trascendencia en la historia nacional nadie debiera poner en duda.

De este modo, tampoco nos la merece la necesidad de profundizar sobre lo ya escrito y conocido, más porque ante la inminencia de la conmemoración de que se trata, a la misma le otorgamos una doble significación para Chile y para Magallanes. Para ello nos hemos valido de todas las fuentes primarias que han podido conservarse y/o recuperarse a lo largo de cinco siglos y de otras secundarias a las que nos ha sido posible acceder, complementándolas con las opiniones de hidrógrafos y de marinos profesionales contemporáneos con experiencia en la navegación fretana y con el imprescindible acabado conocimiento del ambiente natural propio del escenario histórico de la proeza náutica que fuera el hallazgo y la navegación del Estrecho, incluidas por cierto sus características climáticas y meteorológicas, con el propósito de brindar la mejor y más objetiva y fidedigna información posible de obtener sobre el acontecimiento y permitir su justa ponderación histórica.

No ha sido una tarea fácil ni sencilla, lo que se comprende fácilmente si se tiene en consideración que lo contenido en los documentos originales (fuentes primarias) no pasa de referencias breves por lo común en la relación de Pigafetta o en el diario de Francisco Albo, o aun brevísimas en los testimonios de Ginés de Mafra, de Martín de Ayamonte y de otros antiguos tripulantes de la Armada de Molucas, lo que resulta comprensible cuando se advierte que en esas relaciones someras o escasas menciones no hay nada de la impresionabilidad o emotividad de otros sucesos del gran periplo mundial que merecieron más espacio en los escritos correspondientes (ver Apéndice). Eso por una



parte, pues por otra han quedado en evidencia interpretaciones equivocadas de autores modernos y contemporáneos respecto de determinados hechos o incidentes debido al desconocimiento de la geografía local o, inclusive, contradicciones y discrepancias entre unos y otros.

De ahí, reiteramos, nuestro interés por retomar el tema aclarando pasajes oscuros de las relaciones u obviedades que no son tales y precisando la relación de la secuencia de un trayecto exploratorio cuidadoso que, vale enfatizarlo, no fue sencillo ni expedito por un territorio marítimo absolutamente desconocido y en condiciones de clima no menos ignoradas por su carácter imprevisible y variado. Todo ello entendiendo además la necesidad de llenar con conjeturas válidas los obligados vacíos u omisiones y modificar la indebida interpretación de los testigos informantes o de sus comentaristas posteriores.

Al tratar sobre esta materia, hay que decirlo, nos hemos sentido absolutamente a gusto, pues tanto en la historia como en la geografía hallamos motivos de gran satisfacción, pero también porque en nuestra dilatada labor académica e historiográfica hemos sabido combinar el buen uso de las fuentes escritas con el saber y la experiencia adquiridos en el transcurso de un largo aprendizaje en procura del dominio del terreno. Este conjunto ha sido el método intelectual que nos ha permitido trabajar, por cuanto estimula de modo fecundo la reflexión creativa.

Por fin, aunque parezca obvio, nuestra intención al escribir este libro ha sido la de reafirmar un hecho por demás trascendente como fuera el descubrimiento de Chile por el sur, hasta ahora tan insuficientemente valorado por algunos historiadores cuando no desaprensivamente tratado como cosa sin mayor importancia. Que la tuvo —y mucha— ha sido asunto de antigua convicción personal y con esta obra lo reafirmamos para la información general como una obligación autoimpuesta de esclarecimiento histórico.

Sin darle a lo realizado el carácter de una tarea completamente acabada, cosa que a cinco siglos de distancia temporal es imposible de afirmar con honestidad, lo realizado nos satisface en tanto cuanto —aun en su perfectibilidad indudable— conforma en el aspecto específicamente propuesto como es el de la descripción circunstanciada y pormenorizada del viaje descubridor de Magallanes por el estrecho de su nombre, una contribución novedosa y, si se quiere, única, que se libra a la benevolente consideración de los lectores, para poner en su real valor histórico lo acontecido en las memorables jornadas de su transcurso entre los días 21 de octubre y 28 de noviembre de 1520 en el meridión del Nuevo Mundo. Con ello, es claro, se podrá apreciar su significativa importancia para la que, así, comenzó a ser historia de la Nación Chilena.

El autor

Exordio

Si se halló el estrecho o el paso de la comunicación de los mares; si se DIO LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO, con asombro de sus coetáneos; si por ese medio se sumaron nuevos mares, se descubrieron islas y tierras desconocidas hasta entonces, facilitándose el comercio, trato y la civilización y la cultura de sus habitantes; si las ciencias hallaron nuevos objetos para extender la esfera de los conocimientos humanos, TODO SE DEBIÓ A MAGALLANES.

(E. Fernández de Navarrete, 1873)

Concluía agosto de 1520 cuando el capitán general Fernando de Magallanes ordenó el zarpe de las cuatro naos que, bajo su mando, conformaban la Armada de Molucas: la capitana *Trinidad*, la *San Antonio*, la *Concepción* y la *Victoria*, desde el puerto de San Julián en la costa oriental de la Patagonia, trágico lugar de internada de la expedición, para reiniciar una nueva etapa en la búsqueda del hasta entonces elusivo paso transcontinental que permitiera el acceso al Mar del Sur.

Al parecer esa singladura fue poco propicia pues ya en mar abierto una fuerte ventolera del oeste debió castigar la flotilla, tanto que la obligó a buscar refugio en el estuario del gran río que tiempo antes había explorado por orden de Magallanes el capitán Juan Serrano con la nao *Santiago*, de resultas de lo cual ésta acabó siniestrada, aunque afortunadamente se habían salvado todos sus tripulantes que pudieron retornar por tierra hasta San Julián¹.

Así recordaría Pigafetta el suceso, [...] *dimos con otro río de agua dulce, al que las naves se acogieron de los vientos terribles; más Dios y el Cuerpo Santo no nos*



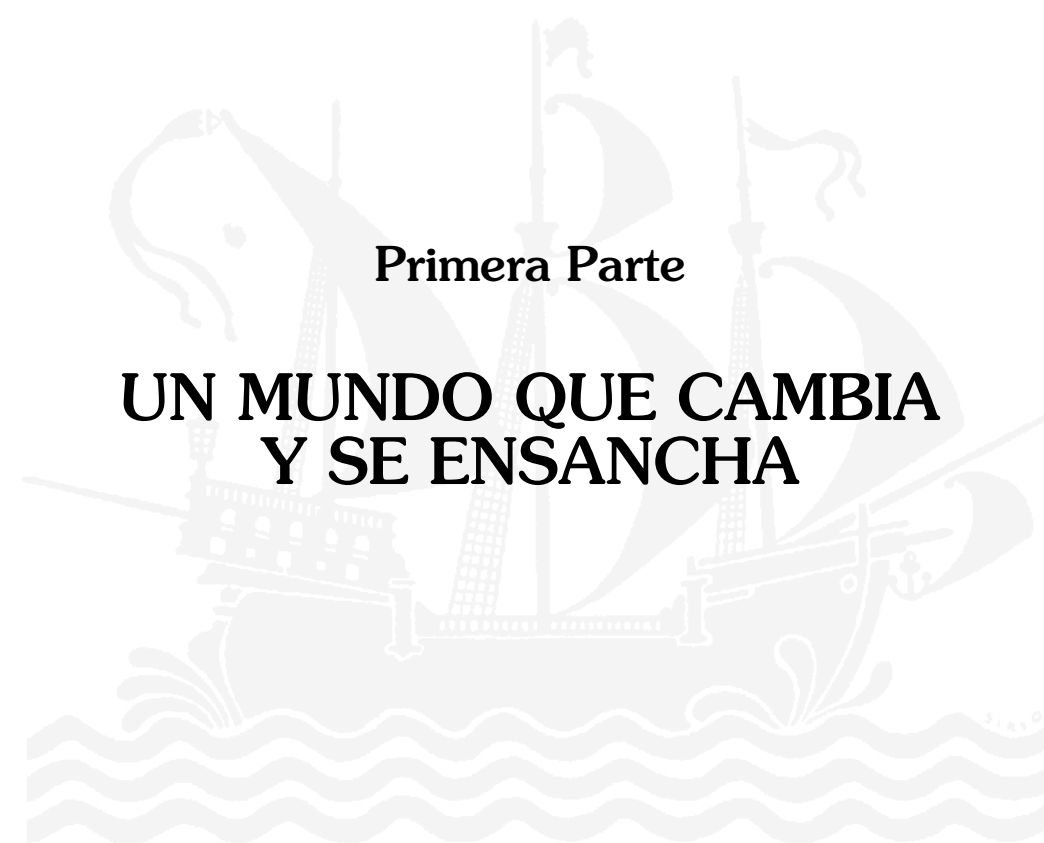
regatearon ayuda. En este río anclamos cerca de dos meses para hacer provisión de agua, de leña y de peces...². Bien hizo el jefe expedicionario en resguardarse en ese lugar, posiblemente siguiendo el consejo de Serrano. Por lejos el mismo es mejor puerto natural que aquel de San Julián, pues sus altas barrancas de la orilla sur ofrecen buen reparo de los vientos dominantes del oeste y suroeste, también porque sus aguas abundan en pesquería y en sus orillas, como en las del río adentro se encontraban maderas de árboles que procedían de los bosques litorales del depósito lacustre interior del que se origina el caudaloso curso y cuyo flujo las había ido depositando en distintos lugares, y en cuanto a disponibilidad de agua para la bebida ni hablar porque allí superabundaba y de buena calidad la que en el otro sitio escaseaba por demás y la poca que había era salobre. Por fin, el entorno paisajístico no obstante que igualmente estepario es más grato y apacible a la vista humana que el de la anterior estación. Por donde se le quisiera ver era buen sitio para reparar averías en las naos, si las había, para componer lo que fuese menester en las mismas, y en especial para fortalecer los ánimos de la gente para enfrentar la incógnita geográfica que tenían por delante.

Allí dio Magallanes una instrucción a los capitanes de las naos para seguir por aquella costa hasta encontrar un estrecho o el término de la tierra firme que llevaban a la vista, aunque llegaran a la altura de 75°³.

No eran, ciertamente, fáciles y quizá sí ingratas las jornadas que esperaban a los tripulantes de las naos, de allí que es comprensible que se confortaran espiritualmente con los consuelos de la religión católica que profesaban. Por eso [...] antes que navegáramos de nuevo, el capitán general y todos nosotros confesamos y comulgamos como verdaderos cristianos...⁴. Queda meridianamente claro: sólo Dios podía asistirlos en lo que los esperaba, pues mucho lo necesitaba aquella esforzada gente.

Había llegado entonces Magallanes hasta una latitud a la que jamás navegante alguno —que se sepa de modo comprobadamente cierto— había alcanzado hasta entonces. Hacia el meridión las naves tenían un mar y una tierra adyacente absolutamente desconocidos. Penetrar en ese arcano y develarlo, allí estaba la razón primera y suprema de la aventura que en nueva y decisiva etapa ¡quién podía saberlo! se iniciaba el 18 de octubre de 1520.

Pero para comprender a cabalidad las circunstancias y motivaciones que habían hecho posible llegar hasta allí, es preciso retroceder en el tiempo histórico para enterarnos acerca de los hechos y sus razones y comprender la resolución inquebrantable de Fernando de Magallanes para proseguir avante hasta donde fuera necesario en el cumplimiento de su propósito trascendente.



Primera Parte

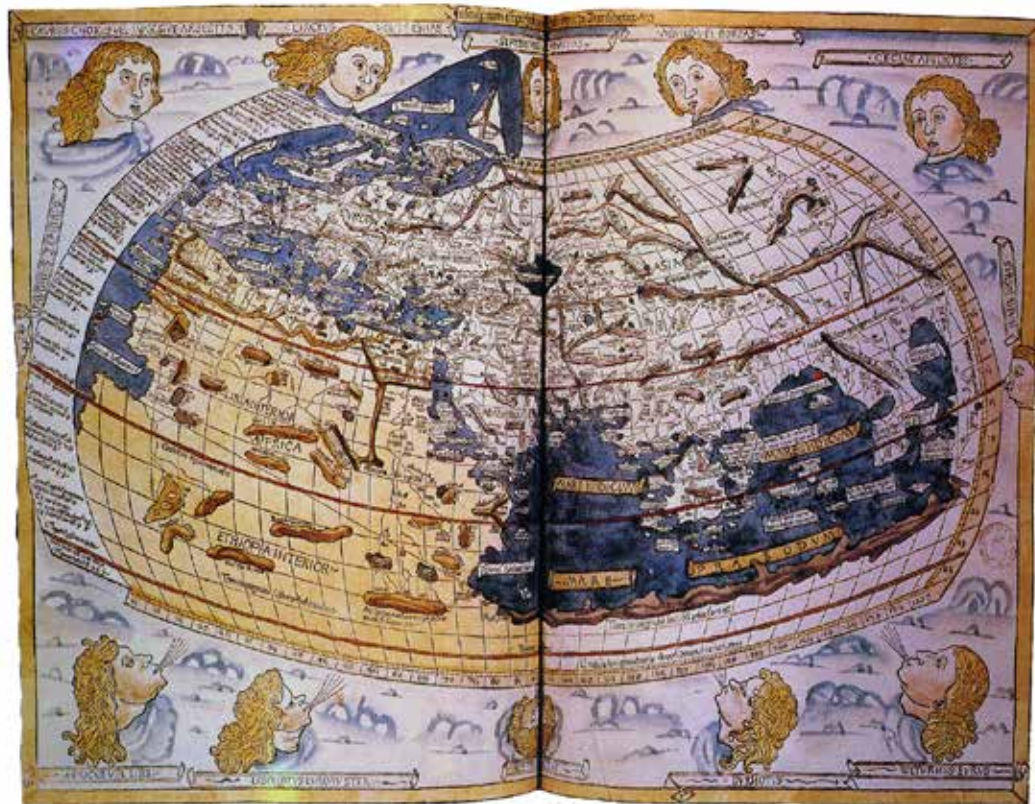
UN MUNDO QUE CAMBIA Y SE ENSANCHA



El conocimiento geográfico en el siglo XV

La noción que el segmento ilustrado de la Europa cristiana (que es lo mismo que Occidente) poseía sobre la geografía planetaria en el período de transición de los siglos XIV al XV era con mucho precaria apreciada desde la perspectiva actual. Fundada en los cánones establecidos por el geógrafo Claudio Ptolomeo en el primer siglo de nuestra era, recién había cobrado difusión entre la gente de alguna cultura —harto escasa por lo demás en la época— gracias a la intermediación de los árabes que habían conocido y traducido del griego antiguo los escritos del afamado especialista y que fueron difundidos en Occidente entre fines del siglo XIV y principios del XV. En lo sustancial ellos brindaban la noción de un mundo habitado conformado por tres grandes continentes: Europa, Asia y África cuyas orillas convergían en parte en un mar común, el Mediterráneo, denominación que acentuaba precisamente la antigua y arraigada convicción de ser aquel espacio el centro del mundo civilizado.

Esa noción se expresaba gráficamente en una gran carta (mapamundi) que mostraba esa integración continental y sus espacios marinos interiores rodeados por un vasto océano que se prolongaba por ámbitos incógnitos de aguas misteriosas. Sobre la inmensidad terrestre habitaban en el centro y el occidente naciones de estirpe cristiana y hacia el oriente y el sur pueblos musulmanes y paganos acerca de los que muy poco o nada se conocía con certidumbre. El acervo de información acumulado se había logrado al cabo de varios siglos de relación, principalmente de carácter mercantil en el espacio en que la tradición antiquísima situaba la separación entre Europa y Asia, sin embargo del desarrollo de ocasionales enfrentamientos de los que los más memorables habían sido las Cruzadas emprendidas por los cristianos de Occidente, en procura de la recuperación de los Santos Lugares de Palestina que habían caído hacia el siglo X en manos de los turcos otomanos. No poco, además, se había añadido



3. Mapamundi de Ptolomeo (1482)

con los viajes que algunos osados aventureros habían realizado a lo largo del siglo XIV por tierras extrañas y lejanas, todo lo cual de un modo u otro había sido recogido en escritos que poco a poco habían sido conocidos por la gente instruida y divulgados luego entre el común. La información así disponible, insuficiente e imprecisa por lo demás, brindaba una idea aproximada referida apenas a un tercio de la superficie real del planeta, según actualmente se la conoce.

Pero más que los documentos para quienes fueran capaces de leerlos y comprenderlos, quizá fueran los diferentes artículos y productos originarios de lugares tan remotos como podían ser China, Japón, India y otros países míticos de resonancia bíblica, los que con su vista y cualidades impresionaran a la gente, cualquiera que fuera su nivel de instrucción, y despertaran en ella la inquietud de saber sobre los sitios de procedencia y las formas de vida de quienes habitaban en esos territorios lejanos, sensaciones que estimularon la imaginación para explicar las maravillas y riquezas con que se los asociaba. De ese modo, bien por una o por otra razones, o por ambas, lo cierto es que paulatinamente tanto en los círculos ilustrados como en los propios del ambiente mercantil de las sociedades occidentales fue generándose según adelantaba el siglo XIV

un interés creciente por ampliar ese conocimiento y para obtener del mismo un mayor provecho para el bienestar colectivo. Esto se hizo evidente, en especial, con el adelanto que mostró el conocimiento de la ciencia astronómica que a su tiempo favoreció el estudio y adelanto de la cosmografía y la consiguiente elaboración de mapas o cartas geográficas, circunstancia que asociada a la disponibilidad de información acerca de la tecnología utilizada con eficacia en la navegación en los mares del oriente, a las dimensiones y formas de las velas con las que se daba impulso a los barcos y al empleo de la brújula, instrumento de invención china, para la orientación en la navegación de altura. Su pronta adopción por las naciones de Occidente, que no tardaron en introducir sus propias innovaciones y mejoras, al fin hizo posible emprender viajes a distancia y de mayor duración que los hasta entonces habituales realizados por lo común a la vista de la costa y que respondía a una antiquísima tradición europea.

Una feliz combinación entre el saber geográfico en desarrollo y el progreso de la navegación de altura, añadido al interés que se fue despertando en la sociedad finimedieval por las tierras ignotas de la periferia europea, en especial sobre aquellas situadas al oriente de Europa y por el acceso franco al uso, goce y comercio de sus cotizados productos, particularmente de las especias según se verá, daría como resultado la generación de un impulso que se haría sostenido y vigoroso en el curso del siglo XV en demanda del mejor y mayor conocimiento del entorno europeo, que cobraría fuerza irrefrenable según avanzaba la centuria hasta devenir una empresa audaz que acabaría por ensanchar los límites del orbe conocido.

Razones justificatorias las había suficientes, bien de tipo moral para extender la influencia de la fe y civilización cristianas sobre tierras y pueblos paganos de ultramar, bien de tipo económico para acceder al dominio de las riquezas de esas regiones ignotas para ventaja y disfrute de los reinos de Europa¹.

La conservación de los alimentos

La percepción del sabor en los alimentos y la capacidad de modificarla a voluntad mediante la incorporación de condimentos es una materia singular en la evolución de la cultura gastronómica de los humanos. *La condimentación fue inventada por el hombre del Neolítico, probablemente la creatura más astuta de la historia*, ha escrito Waleska Root. *Cuando por primera vez de manera deliberada añadió sal a su comida para mejorar su sabor, se iniciaba la segunda revolución gastronómica.* [...] *La sal, el principal condimento*, ha añadido la autora inglesa, *el único alimento importante que nos viene del reino mineral es esencial para el bienestar. De esta forma se tuvo que añadir sal a los vegetales para reemplazar la que se había perdido con la carne. Por fuerza, el hombre prehistórico tuvo que darse cuenta de*



4. Composición con algunas de las especias más conocidas: canela (arriba), pimienta en grano (izquierda), clavo de olor (derecha) y nuez moscada (abajo)



que al incorporar sal añadía sabor. Un factor estético se había introducido en la comida, la nutrición se había convertido en gastronomía y el hombre emprendió la aventura de la búsqueda del sabor; empezó a construir lo que se convertiría en un riquísimo tesoro de sabores, algunos sutiles, otros fuertes o seductores, la mayoría arrolladores. Extrajo sabores de las fuentes inagotables del reino vegetal en forma de hierbas, especias y condimentos². Pero si indubitablemente válida esa reflexión en tanto que da cuenta de un estadio de progreso en la evolución de la cultura humana, el curso de los siglos añadiría al sabor una razón particular esencialmente práctica para el uso de las especias y condimentos en la preparación culinaria.

Consideradas con la perspectiva cultural del presente, asombran al historiador las noticias que la investigación ha aportado acerca de la vida cotidiana de Occidente durante la Edad Media, en especial en el lapso de varios siglos que transcurrió hasta el tiempo de las Cruzadas (siglos XI-XIII). Las comidas en particular, en todos los niveles de la sociedad, eran harto desabridas y poco variadas en sus ingredientes pues faltaban en ellas varios productos que recién se incorporarían al promediar el segundo milenio de la era luego del hallazgo y exploración de América. Tales los casos de las papas (patatas), los tomates, pimientos y el maíz que tuvieron esa procedencia; pero también otros productos alimentarios de diferente origen como el limón, utilizado como acidulante, el azúcar, como endulzante, y el té y el café como bebidas estimulantes, que demoraron en ser conocidos y más en incorporarse a la

alimentación cotidiana, lo que, se reitera, sólo pudo hacerse y de modo paulatino en el transcurso de las Cruzadas, y más con posterioridad a las mismas, pues estas confrontaciones armadas entre cristianos y musulmanes no obstante su inspiración religiosa para los primeros, tuvieron un evidente trasfondo de interés económico. La refinación culinaria y alimentaria demoraría pues en incorporarse en las mesas de los pudientes y qué decir en las de los pobres; así, durante mucho tiempo la grosera abundancia sustituyó, cuando fue posible, a la calidad en la alimentación cotidiana europea. Bien es cierto que se conocían desde muy antiguo productos del Oriente como eran las especias, pero éstas por su escasez inicial y altísimo valor más se debieron emplear, cuando cupo, en usos medicinales que como saborizantes en las sosas comidas de ricos y pobres.

Por otra parte la economía alimentaria de la época tardomedieval se desarrollaba en condiciones de manifiesto atraso, motivado en parte por las características de producción basadas en la tradición poco o nada innovadora en materia tecnológica, en parte por los avatares propios del siglo XIV, guerras repetidas que asolaron los campos y afectaron a la mano de obra, las enfermedades y plagas que diezmaron a la población, como fue el caso de la famosa peste negra lo que condujo al despoblamiento rural, al abandono de los cultivos y afectó de variada manera a la actividad. Entre los aspectos más perjudicados estaba la reducción en la producción de forraje, lo que obligaba al faenamiento de parte del ganado mayor durante el otoño. La carne así obtenida requería ser salada o ahumada para prolongar su consumo el que, así y todo, no podía dilatarse debido a la descomposición del producto. El empleo de la pimienta en este proceso ayudaba a prolongar esta última fase disimulando el sabor desagradable que la carne adquiriría al cabo de algún tiempo. No era esta por cierto la única especia utilizada desde largo tiempo atrás, pues había otros productos orientales que intervenían en el proceso de preparación de los alimentos, contribuyendo a su mejor sazón, que incluían además de las carnes a bebidas de gran consumo popular como la cerveza y el vino. Entre ellos, además de la pimienta negra (*Piper nigrum*) originaria de la India y de otros territorios orientales insulares, estaban la canela (*Cinnamomum zeylanicum*), natural de Ceylán; la nuez moscada (*Myristica fragans*), también conocida como macis, originaria de regiones sudorientales como las islas Célebes y otras; el jengibre (*Zingiber officinalis*) que venía desde China y el azafrán (*Crocus sativus*), común en distintas partes de Asia; y por fin el clavo de olor (*Eugenia caryophylla*), la más apreciada de las especias utilizadas como preservantes de alimentos cárneos, originario del archipiélago de las Molucas (Tidore, Ternate, Amboina y Banda). Todos estos productos, se reitera conocidos desde muy antiguo en Europa, eran de muy alto costo por su lejana procedencia y por las dificultades de diferente orden y grado que debía enfrentar su comercio. Esta circunstancia los ponía al alcance únicamente de la gente que disponía de recursos para adquirirlos, sin embargo de lo cual su demanda fue en aumento en la medida que el adelanto en las formas culinarias y el



La Tierra es redonda

Portugal y Castilla a la vanguardia del saber geográfico y de la empresa exploratoria

refinamiento de las clases altas de la sociedad hizo imprescindible su empleo, inclusive con generosidad. En la etapa final que ponía a los consumidores en contacto directo con los cotizados productos orientales, fue particularmente importante la función de intermediación desempeñada por algunos centros urbanos estratégicamente situados en las encrucijadas de las rutas comerciales que vinculaban al Mediterráneo con las costas de los mares del Norte y Báltico, en zonas ricas y densamente pobladas del centro y centro-norte europeos regidas por ciudades como Lyon, Estrasburgo, Colonia y Amberes, entre otras, en cuyas ferias anuales todo el mundo podía adquirir, si tenía dinero para ello, las costosas especias³.

El comercio correspondiente no obstante sus avatares se había desarrollado por largo tiempo, siglos, teniendo como intermediarios a distintos pueblos, principalmente a los árabes que adquirían las diferentes especias en sus lugares de origen y las transportaban bien por mar, o por mar y tierra, depositándolas en puertos de la costa oriental del Mediterráneo. Allí eran adquiridas por comerciantes venecianos o genoveses, quienes sorteando siempre algunos riesgos las transportaban hasta sus bases europeas en donde se generaba posteriormente la fase final de distribución y venta a diferentes mercados hasta llegar a la mesa de los consumidores. Si el proceso, laborioso y costoso como era pudo mantenerse en grado importante durante mucho tiempo, se vio dificultado hasta el extremo luego de la llegada de los turcos otomanos a las regiones del Medio y Cercano Oriente y de su paulatina conquista del Imperio Bizantino y de otros reinos cristianos vecinos. Pero así y todo, el antiguo comercio de las especias, entre otros varios productos del interesante intercambio entre Oriente y Occidente, pudo ser retomado y reorganizado mediante la reorientación de las rutas de tráfico tradicionales. Aunque el mismo mantuvo sus riesgos y no pocas veces los vio aumentados circunstancialmente, su costo creció por razón del afán de lucro involucrado en el mismo. Ello hizo tempranamente del ejercicio de la actividad algo muy atractivo para sus diferentes intervinientes, razón finalmente de riqueza y de poderío para los poderosos autócratas y reyezuelos orientales o estados organizados que la amparaban. En la época de entre siglos, del XIV al XV, esta última circunstancia favorecía a las repúblicas marítimas y mercantiles de Venecia y Génova que habían conseguido establecer un sistema eficaz de adquisición, transporte y distribución a través de bien montadas redes clientelares, conformándose así en los hechos un monopolio mercantil que fundamentaba su reconocido poderío e influencia en el mundo mediterráneo y europeo central y occidental.

En esta circunstancia debe verse la base que asociada al espíritu de aventura, al afán de adelantar en el conocimiento del mundo y, siempre, a la de extender su civilización, su fe religiosa y su cultura, condujo a las naciones de Occidente a la forja y desarrollo de la empresa de conquista de nuevos horizontes geográficos para ensanchar el orbe hasta entonces conocido y que acabaría, en un par de siglos, con el dominio virtual del planeta.

A comienzos del siglo XV los reinos cristianos de la península ibérica habían concluido virtualmente con la recuperación de sus territorios de manos de los musulmanes al cabo de una lucha sostenida de siete siglos desde la invasión árabe en 711, empresa bélica desarrollada con el carácter y fervor de cruzada religiosa. Para entonces únicamente restaba en manos mahometanas el pequeño reino de Granada que Castilla no se apuraba en conquistar pues sólo lo haría hacia fines de la centuria. De los otros dos estados cristianos, Aragón que ocupaba el noroeste peninsular había orientado sus energías hacia el ámbito mediterráneo extendiendo paulatinamente su dominio sobre las islas Baleares, las de Córcega, Cerdeña y Sicilia y para la época que nos ocupa se aprestaba a intervenir en la península itálica. En el sudoeste de Iberia, ocupando buena parte de lo que había sido la antigua provincia romana de Lusitania, había surgido y se había afirmado el reino de Portugal. Su situación geográfica, la amplitud de su litoral atlántico que había despertado temprano y estimulado después en su población la vocación y el interés por el mar y sus recursos, había contribuido a hacer de su gente un pueblo esforzado, austero y emprendedor. De modo que no debe extrañar que al promediar la segunda década del siglo XV y concluida la etapa de liberación del suelo nacional del ocupante extranjero, el espíritu de cruzada que todavía inspiraba a su sociedad encontrara un apropiado cauce en la empresa guerrera expansiva llevando a las armas y estandartes lusitanos allende el mar a la tierra de procedencia de los antiguos invasores moros, operación que concluyó con la toma del puerto de Ceuta en la costa africana de Marruecos (1415). Instalados allí y resueltos a quedarse, los portugueses no tardaron en recibir noticias y luego en hacer contacto con los pueblos del interior africano, tomar conocimiento de sus producciones y riquezas y establecer paulatinamente un trato mercantil que en su exitoso desarrollo pasó a motivar especial y vigorosamente sus acciones futuras.

En este contexto comprensivo debe situarse la subsiguiente empresa exploratoria del novedoso ámbito geográfico que se brindaba a la iniciativa de los portugueses y cuyo protagonismo asumiría con carácter paradigmático el infante Enrique, miembro de la casa reinante de Alvis, al que precisamente por sus hechos y logros la posteridad le daría el remoquete de “El Navegante”. En efecto, contando con el sólido apoyo de su hermano el rey Juan I, se instaló en Sagres, junto al cabo San Vicente en el extremo sudoeste de Portugal y de Europa, y allí con visión, talento organizativo, tenacidad, constancia, espíritu mercantil y energía creadora dio forma a contar de



1419 a una suerte de complejo o *holding* en términos modernos, que tanto era un centro de estudios geográficos, una empresa armadora, una escuela de náutica y oficina elaboradora de mapas e instrumentos para la navegación y una promotora de negocios comerciales, en fin. Para su funcionamiento a lo largo del tiempo fueron convocados o concurrieron hasta Sagres astrónomos y cosmógrafos, capitanes y pilotos, constructores navales y gente de diferentes oficios que trabajaron bajo la atenta mirada inspiradora del príncipe Enrique. Allí se estudió, discurrió, discutió, decidió y planificó sobre viajes y sus variados trabajos, se impulsó operaciones variadas de carácter complementario, se experimentó sobre innovaciones tecnológicas náuticas —cuyo más genial y acabado producto fue la carabela, pensada como embarcación apropiada para la navegación de altura— y por fin se soñó con ampliar los horizontes del mundo hasta entonces conocido. Se trabajó siempre con paciencia y habilidad y se extrajo experiencia de fallas y fracasos, y con los años se fue acumulando un acervo de conocimientos e informaciones que al fin, paso a paso, etapa tras etapa permitió adelantar satisfactoriamente en los objetivos. Así los logros conseguidos fueron reales y tangibles, y compensaron años de paciente y laboriosa preparación, de riesgos, gastos y sacrificios en una tarea que devino colectiva y que, según avanzaba, asumió un carácter nacional.

¡Y qué resultados! Cabe enumerar los más notorios de ellos a modo de hitos de la admirable empresa. Sucesivamente las naves de Enrique navegando en un principio ceñidas a la costa africana alcanzaron el cabo Bojador al mando de Gil Eanes (1434), tenido desde tiempo inmemorial como una suerte de *ne plus ultra* para los marinos que lo veían como un obstáculo formidable e insuperable —estaba de por medio el antiguo y arraigado temor de penetrar en el mar ecuatorial verde, tenebroso e hirviente, donde el sol tropical podía llegar a quemar vivas a las tripulaciones—; después Nuño Tristão adelantó hasta el cabo Blanco (1442) y dando la vuelta al gran promontorio occidental de África (1446), el mismo y Dinis Días accedieron al cabo Verde (1457), pasado el cual y el siguiente cabo Palmas los portugueses llegaron hacia 1460 a las aguas del golfo de Guinea. Pero los logros incluyeron también las aguas oceánicas donde sucesivamente se descubrieron las islas de Madeira (1418), las Azores (1431) y del Cabo Verde (1442), que se añadieron a las antes halladas Canarias.

Con las nuevas tierras fueron conocidas sus riquezas: oro, marfil, malagueta (*Piper melegueta*, especia de calidad inferior) y esclavos negros, de modo que el rédito para tanto esfuerzo fue más que compensatorio y, cada vez, un nuevo estímulo para la gratificante empresa. Las recaladas ocasionales de las naves fueron seguidas por el establecimiento de bases o factorías en tierra firme, por el entendimiento y trato con los reyezuelos locales y por el tráfico mercantil organizado, a lo que siguió, cuando fue requerido por razones de protección y seguridad, la erección de fortalezas como plazas de soberanía lusitana. Todo ello, además, amparado y legitimado por una bula otorgada por el Papado, la máxima autoridad de la Cristiandad (*Romanus Pontifex*,

1455), obtenida bajo el pretexto de evangelizar y civilizar a los pueblos paganos, aunque el trasfondo económico del proceso era evidente.

En la consideración de tan admirable logro, fruto combinado de su talento, visión y sabia dirección, concordamos con el historiador Roberto Levillier en su cabal reconocimiento de los méritos que deben acreditarse al príncipe luso: *Más de veinticinco años mantuvo don Enrique los ojos fijos en ese timón invisible, que manejaba desde Sagres y Lagos. Silencioso conquistador del espacio, supo dar a los navegantes lusitanos la ciencia necesaria para dominarlo. De él parte la política expansionista europea de ultramar. Cuenta pues su trascendencia en la historia de las ideas, tanto como en la evolución de la ciencia náutica*⁴.

Cuando falleció Enrique en 1460 la formidable empresa de exploración, dominio territorial y explotación económica estaba en marcha. Con ella, Portugal se había ganado fama y el respeto de otros estados de Europa. Tras un cuarto intermedio en el reinado de Alfonso V la actividad exploratoria se retomó bajo el mando de su sucesor Juan II ya con el aceptado carácter de una empresa nacional con la fuerza de antaño y litoral avante se fueron conociendo nuevas y sorprendentes regiones como Sierra Leona, Guinea, las desembocaduras de los grandes ríos Níger y Congo (1484), Angola y otras hasta que en una admirable proeza náutica Bartolomé Días alcanzó el extremo meridional de África y pudo darse la vuelta en 1487 al cabo que fue llamado de Buena Esperanza por lo que prometía en adelante. ¡La ruta a la India y al Oriente estaba abierta!

Este paso trascendente se dio en 1497 cuando zarpó desde Lisboa una flota de carabelas al mando de Vasco da Gama con destino a la India. Tras su feliz arribo a ese anhelado destino que puso a Portugal en contacto directo con diversos pueblos orientales y con sus cotizados productos, siguieron las acciones previsibles para la potencia marítima que ya era el reino luso: establecimiento de bases (factorías, fuertes) en lugares estratégicos de las costas del subcontinente indio y otros parajes, organización del comercio de las especias y otros productos y control del tráfico consiguiente, afirmación de su presencia por doquiera y acabando con la creación formal en tiempos del rey Manuel II, bien llamado por ello El Afortunado, de un imperio marítimo mercantil con un virrey a la cabeza (1509), que recordaba —y superaba— al de Cartago en su época de oro durante la antigüedad. La expansión no se detuvo allí y tras la ocupación de puntos clave en las encrucijadas marítimas del océano Índico y sus mares tributarios (golfo Pérsico, mar Rojo), los portugueses se hicieron en 1511 con el control del estratégico estrecho de Malaca, lo que les dio acceso al comercio con los reinos de Siam, China y Japón, con las grandes islas de Sumatra, Java y Borneo, con el archipiélago de las Célebes en los mares de Java y Banda y especialmente con las afamadas Molucas, tierras de las especias más cotizadas. La riqueza que este comercio significaba, con su carga de fama y poderío, debió colmar las expectativas lusitanas, y más cuando comenzó a afluir incontenible tanta y diversa mercancía. Al



principiar la segunda década del siglo XVI Lisboa era el centro dinámico del comercio ultramarino y la sede de ventajosas operaciones mercantiles.

Tal, en síntesis, había sido el resultado de una política visionaria y audaz, emprendedora y sistemática desarrollada prácticamente en el transcurso de un siglo, en la que se habían involucrado en feliz asociación príncipes y monarcas, capitanes, pilotos y oficiales reales, cosmógrafos y científicos, armadores, mercaderes y banqueros. Bajo la égida de la monarquía cobró forma una vocación expansiva con sentido imperial que inspiró y aglutinó a la nación lusa en un proceso virtualmente único en la historia de la humanidad. Con su expansión atlántica, africana e índica, Portugal había dado forma al primer imperio mercantil de la era moderna, expresión clarísima de un mundo que cambiaba, pero, más que eso, había contribuido a ensanchar los límites del orbe. El empuje lusitano había desencadenado una revolución planetaria.

El turno de Castilla llegó con la década final del siglo XV. Reino de tierra adentro, sin embargo de tener costas en el norte sobre el mar Cantábrico y el Atlántico, y en el sur sobre este mismo océano y el mar Mediterráneo, mientras Portugal forjaba y extendía su imperio colonial, los castellanos afirmaban su primacía ibérica, consolidaban su poder político uniéndose con los aragoneses mediante el ventajoso matrimonio de sus respectivos monarcas, asumiendo como propio el interés por los asuntos mediterráneos y planeando el asalto final al reducto musulmán de Granada para acabar, de una vez por todas, con la cruzada de la reconquista. Ello, por cierto, no les había impedido interesarse en las cosas del Atlántico y poner pie soberano en las islas Canarias a cuyo descubrimiento habían contribuido durante el siglo XIV, hecho confirmado por el tratado luso-castellano de Alcazobas-Toledo (1479-80). Pero su hora histórica llegaría en 1492 con el gran salto que significaría la empresa colombina de navegar por el occidente en demanda del Oriente lejano y sus riquezas. También Castilla ansiaba tener su propia cuota en el reparto imperial del mundo conocido y por conocer.

En su caso el protagonismo en el colosal proceso expansivo del conocimiento y la conquista del mundo tuvo una forma distinta y en vez de una planificada y bien sustentada política de exploración y dominio, fue más bien el fruto de una circunstancia excepcional: el arribo a Castilla de un hombre visionario que soñaba alcanzar las Indias orientales yendo hacia ellas por la ruta desconocida del occidente.

Cristoforo Colombo, marino de origen genovés, hombre instruido en cosas del mar y la cosmografía, con experiencia en navegación de altura, con buen conocimiento del mundo para su tiempo, había hecho de este acervo para la octava década del siglo XV, época en que había llegado a su madurez vital, la fuente que inspiraba y sustentaba un proyecto ciertamente audaz y temerario de navegar hacia el oeste desde las costas de Europa para arribar de esa manera por una vía que estimaba directa y más corta hasta las regiones del Oriente remoto, India, China, Japón y otras. Tal convicción se afirmaba en su certidumbre acerca del tamaño de la Tierra, cuya forma esférica

aceptaba plenamente, para cuya circunferencia asumía una magnitud inferior a la que realmente posee el planeta. En ambas cosas, sugerencia de rumbo y tamaño de la Tierra, Colombo seguía lo sostenido por el cosmógrafo y físico florentino Paolo dal Pozzo Toscanelli (1397-1482). Éste había discurrido, sobre la base del relato del viajero dálmata Marco Polo, acerca de las dimensiones de Eurasia y sobre la magnitud del espacio oceánico que se extendía al oriente de la misma, supuestamente vacío, concluyendo en que se trataba de una distancia relativamente menor posiblemente franqueable por navíos. Al hacer su estimación —16.272 millas náuticas—Toscanelli no había dado la debida consideración al cálculo de la circunferencia terrestre hecho en la antigüedad por el geógrafo griego Eratóstenes (276?-195? a.C.), sorprendentemente cercano a la realidad conocida (aproximadamente 21.600 millas), reduciéndolo sustancialmente de ese modo en un quinto y brindando así la engañosa ilusión de una mayor proximidad entre las costas asiáticas y europeas, gran océano Atlántico mediante, que no era tal.

El cosmógrafo florentino había propuesto al rey Alfonso V de Portugal intentar *un camino por mar más corto hacia la tierra de las especias que el que vosotros hacéis por Guinea*⁵. Pero el monarca no mostró mayor interés en el asunto y mucho, en cambio, Colombo cuando tuvo conocimiento de la carta de Toscanelli. Entusiasmado por cuanto aquello coincidía con sus propias ideas escribió al florentino pidiéndole mayor información. La obtuvo por cierto en una respuesta que resultó alentadora por su contenido argumental y por el mapa que le adjuntó Toscanelli.

A partir de entonces, entre fines de 1481 y principios de 1482, la idea de semejante viaje devino una obsesión para Cristoforo Colombo y en procura de su materialización pasaría los siguientes diez años buscando patrocinios y recursos para realizarla. Lo intentó primero con el rey Juan II de Portugal sin éxito, buscó luego el apoyo del monarca inglés Enrique VII igualmente sin suerte y después con el rey de Francia Carlos VIII con idéntico resultado. En parte alguna pudo encontrar la acogida que anhelaba para su proyecto hasta que, porfiado, insistió con los llamados reyes católicos, Isabel de Castilla y Fernando de Aragón, a quienes en 1484 había expuesto por vez primera su propuesta sin mayor acogida en ese momento, que sí la tuvo en 1492. Para entonces la situación había cambiado en Iberia, los estados castellano y aragonés consolidaban su unificación y la realidad de un solo y fuerte reino de España era un hecho que se reafirmaría durante ese mismo año con la conquista del reino moro de Granada y con él la conclusión de una cruzada sostenida por ocho siglos contra los musulmanes. Entonces, la “empresa de las Indias”, como la denominaba Colombo, en adelante españolizado Colón, fue analizada y estudiada por los cosmógrafos y consejeros reales, evaluada por los economistas y, hallada factible, finalmente aprobada por considerársela conveniente para los intereses del reino.

Lo que siguió es una historia demasiado conocida como para abundar sobre la misma: con recursos suficientes se armó y tripuló una flotilla de tres carabelas que zarpó del



puerto de Palos de la Frontera bajo el mando de Colón el 3 de agosto con rumbo al ignoto mar del occidente y se encontró tierra el memorable 12 de octubre de 1492. Conocida y difundida rápidamente la noticia tras el regreso de Colón a Europa, para el indescriptible asombro de la Cristiandad que de esa manera pudo intuir que el orbe definitivamente poseía otra diferente dimensión a la hasta entonces aceptada por la ciencia y, va de suyo, por el vulgo, Portugal no tardó en hacer valer ante los reyes de Castilla y de Aragón los derechos políticos que emanaban de su primacía exploratoria atlántica. Con el interés de aclarar cualquier eventual diferencia acerca de lo que podía descubrirse allende el océano y asegurar de esa manera sus aspiraciones de dominio, el rey Juan representó tal circunstancia al Papado, como autoridad aceptada suprema de la Cristiandad, para obtener del mismo la asignación de jurisdicciones diferenciadas entre una y otra potencias. De esa manera, la bula *Inter coetera* dictada por el papa Alejandro VI determinó el primer reparto geográfico del mundo, mediante el trazado de una línea de separación que siguiendo el meridiano corría desde el polo norte al del sur situando la separación de jurisdicciones a cien leguas al oeste de las islas Azores. Se generaban de esa manera dos ámbitos oceánicos de intereses geopolíticos, uno al oriente de la línea para Portugal y otro al occidente de la misma para España (1493). Sin embargo la disposición pontificia no contentó al monarca luso quien, amparado en su relativo mayor poderío de la época y, quizá, también en el supuesto hallazgo de la costa del futuro Brasil por Francisco de Almeida durante una misteriosa expedición en 1493, buscó negociar directamente con los reyes españoles la modificación del trazado separatorio de sus respectivos intereses oceánicos. Así, en negociación directa el rey Juan II trató el punto con los reyes Isabel y Fernando acordándose por tratado suscrito el 7 de junio de 1494 en la ciudad de Tordesillas la fijación de una nueva línea demarcatoria de sectores de interés que quedó establecida definitivamente a 370 leguas al oeste de las Azores. Con este acuerdo se satisfacía la ambición portuguesa como quedaría demostrado seis años después cuando el navegante Pedro Alvares Cabral en ruta hacia el cabo de Buena Esperanza avistaría la por él bautizada *Tierra de la Santa Cruz*, es decir, la parte más oriental del actual inmenso Brasil que pasó a añadirse a los dominios lusitanos. El orbe geográfico acrecido comenzaba a repartirse entre las naciones de Occidente.

Un nuevo mundo

Aunque Cristóbal Colón en su comprensión de la magnitud de la circunferencia terrestre persistiría en afirmar que había llegado hasta las tierras del Oriente —generalizadas en el término Indias—, lo cierto era que en su procura y en la dimensión real del planeta se había encontrado una *quarta pars mundi*, esto es, un continente novísimo, de momento indeterminable en su tamaño. ¡El mundo conocido crecía así y de qué manera!

Según corrió el tiempo y tras su exitoso primer viaje Colón pudo realizar otras tres expediciones exploratorias hasta 1504, que fueron permitiendo el hallazgo de nuevas tierras insulares y continentales, pasó a ser evidente según se conocía su fisonomía, sus productos y sus habitantes, que en vez de ser ellas partes de la India, Cipango o Catay eran de verdad otros mundos geográficos nunca antes vistos ni soñados por la gente de Occidente, que debían ser paulatinamente explorados y conocidos para acabar dominándolos. Pero llegar a tal comprensión no fue sencillo ni fácil. Y en ello tendría un protagonismo singular Amerigo Vespucci, florentino de nacionalidad, hombre ilustrado por sobre el común, con particular inquietud e información sobre viajes en tierras lejanas y la geografía del mundo, cuyos avatares de la vida lo habían llevado, siempre al servicio de su patria, Florencia, y de sus intereses mercantiles, hasta Sevilla, en España, durante los años postreros del siglo XV. La ciudad del Guadalquivir era por entonces, y lo sería por mucho tiempo más, el puerto donde se organizaban y desde donde salían, y al que retornaban (cuando tenían suerte para lograrlo), diferentes expediciones con rumbo al Nuevo Mundo, en procura del adelanto de su conocimiento geográfico, de su ocupación dominante por gentes de España y, tan importante si no más, de la extracción de sus riquezas. Sevilla, pues, era una colmena, literalmente, que bullía por causa de tal fenómeno, donde las noticias de las tierras y mares nuevos entraban hasta por los poros de quien recorría sus malecones, circulaba por sus calles, frecuentaba mesones y tabernas, oficios mercantiles y despachos gubernativos o entraba a las casas de ricos mercaderes, oficiales reales y vecinos connotados.

Así aconteció con Vespucci, hombre abierto al saber y más todavía al que se refería a la cosmografía, y tanto que sin pensarlo dos veces dejó el servicio de la república florentina y se incorporó en 1497 como supernumerario en la expedición comandada por Alonso de Hojeda. Valimiento cierto debió tener ante los agentes reales como para lograr algo que no era entonces cosa corriente, vale decir, que un extranjero participara en una empresa exploratoria castellana en el Nuevo Mundo. Ya se verá el cómo y el porqué de ello.

Este viaje permitió al florentino conocer las costas de México, Florida y Virginia, que el capitán mencionado descubrió y exploró para el conocimiento de Occidente. Al mismo siguió un segundo, en 1499, también con Hojeda, que lo condujo por el litoral de Venezuela y la parte más septentrional del Brasil. Es claro que alguna fama debieron darle esos viajes, quizá como relator de los mismos, como para que hacia 1500 el rey Manuel de Portugal lo invitara a incorporarse en la expedición que se organizaba en Lisboa para adelantar en el descubrimiento y exploración de la parte sudoriental del Nuevo Mundo hasta entonces conocida, esto es, la Tierra de la Santa Cruz según la había nombrado el navegante Alvares Cabral, que en reciente viaje la había revelado para el conocimiento geográfico, y que el tratado acordado entre los reyes de Portugal y de Castilla en Tordesillas había dejado bajo la jurisdicción lusitana.





5. Amerigo Vespucci.
Grabado de Johannes Stradanus (fines del siglo XVI)

Este es un punto sobre el que cabe abundar. Parte de la controversia generada antaño entre los historiadores acerca de la competencia náutica y científica que pudo tener Amerigo Vespucci estuvo en la motivación que originó la invitación que le hizo el Rey Don Manuel para incorporarse a la armada que habría de partir hacia la costa de la Tierra de la Santa Cruz, ello porque en el reino luso abundaban entonces los pilotos y cosmógrafos con solvencia suficiente para intervenir en las exploraciones ultramarinas sin que hubiera necesidad de recurrir a un extranjero. Reflexionando y discurriendo sobre el punto el historiador uruguayo Rolando Laguarda Trías, quien dedicó parte de sus afanes de investigación a la personalidad y actividades del florentino, ha concluido que la razón de la invitación real estuvo en la competencia técnica que se le reconocía a Vespucci por la época y en su consiguiente prestigio. En efecto, su

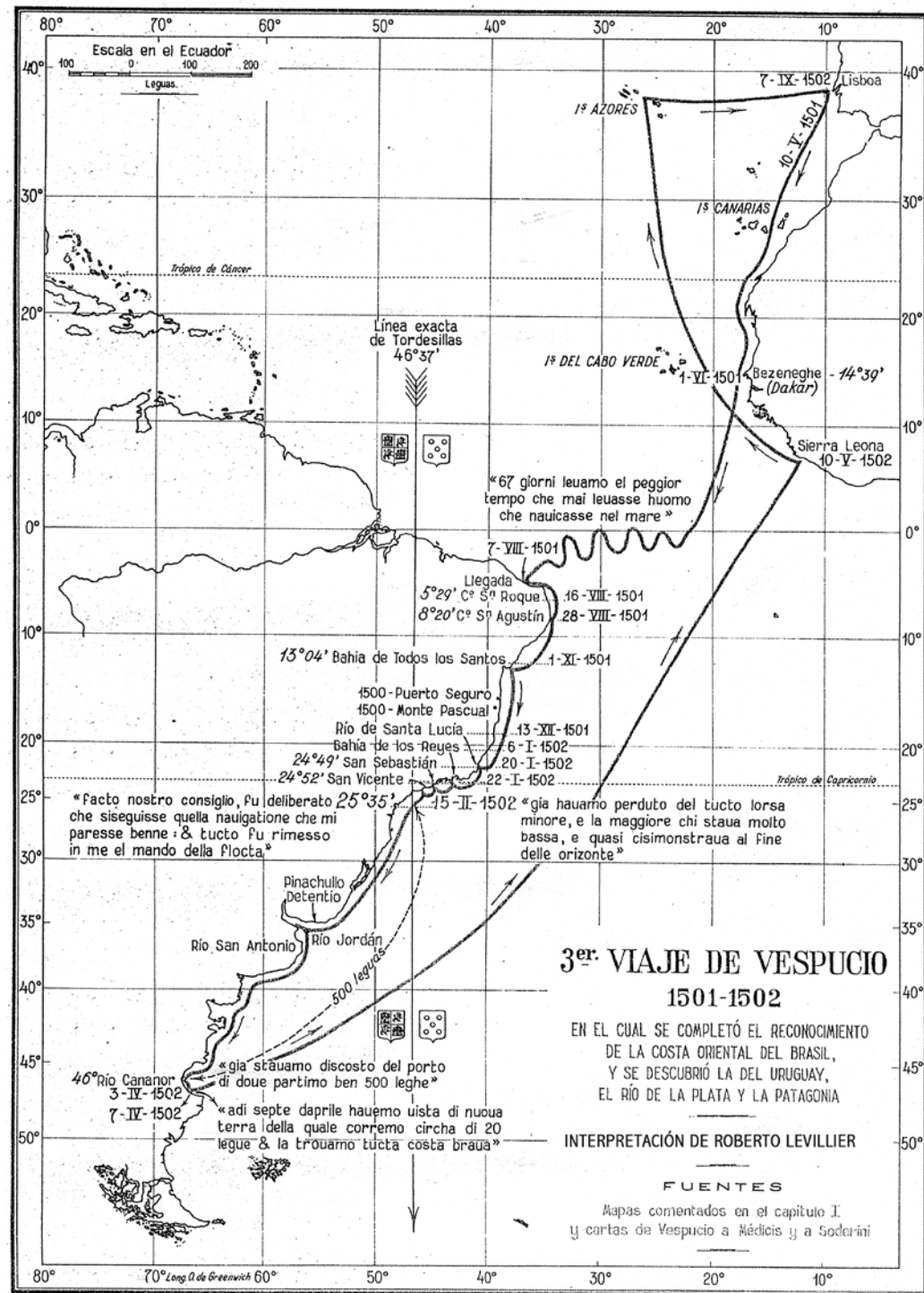
fama derivaba de la invención del procedimiento para determinar la longitud en tierra por la medición de las distancias lunares. Ello constituyó una razón suficiente para que el rey de Portugal lo invitara a tomar parte en la expedición de 1501-02, pues al monarca le interesaba que la aplicación práctica de aquel novedoso procedimiento *in situ*, en la costa oriental sudamericana, le permitiera situar en tierra firme el alcance occidental de la línea del tratado de Tordesillas y, por ende, permitir su trazado en la cartografía del Nuevo Mundo, aspecto que importaba mucho al monarca portugués en la perspectiva de un amplio dominio territorial⁶.

Tal fue la expedición, encomendada al parecer al capitán Gonzalo Coelho, en la que Vespucci debía intervenir no sólo como cronista con experiencia, sino también como asesor geógrafo. Partieron de Lisboa hacia mediados de 1501 en demanda de la Tierra de la Santa Cruz, en un periplo que tomó quince meses y veintisiete días entre la ida y el regreso. Así los portugueses navegaron siempre con rumbo austral, bordeando aquella tierra incommensurable que cada vez, según lo advertía el perspicaz Vespucci, parecía ser un verdadero continente, hasta alcanzar la línea del meridiano que señalaba el límite occidental de la jurisdicción que tocaba a Portugal según el tratado de Tordesillas y que corresponde al actual 46° 30' oeste de Greenwich.

Al arribar a este punto las carabelas lusitanas, tuvo ocurrencia un hecho singular no menos curioso, que ha llevado a muchas conjeturas a los biógrafos de Vespucci —como podemos adelantar, no tardaría en conocerlo la posteridad— y a los historiadores de los descubrimientos y primeras exploraciones marítimas sudamericanas, como fue el que el capitán Coelho cediera temporalmente al



6. Grabado de 1509 que muestra a Vespucci al regresar de un viaje, recibido por los reyes Fernando el Católico y Manuel de Portugal



7. Plano con el recorrido de Amerigo Vesputti durante su viaje de 1501-02

florentino la responsabilidad de la continuación del viaje mientras se tuviese la noción de hallarse fuera de la jurisdicción atribuida a Portugal. Ello, de inmediato lleva a preguntarse sobre qué tanto podía saber éste de navegación y pilotaje, y acerca del modo como el mismo había podido adquirir tal competencia. No corresponde, por la necesaria brevedad de la exposición, abundar sobre tan interesante tópico; así que damos por buenos los argumentos —que los hay y suficientes, en cuanto efectivamente Vesputti tenía la capacidad necesaria para manejarse en el mar en calidad de piloto— entregados por quienes han estudiado con detenimiento el asunto, el viaje, la persona y los conocimientos del florentino⁷.

Se desarrolló de entonces en adelante un trayecto largo de 500 leguas que condujo a las naves portuguesas hasta muy al sur bordeando la tierra, hasta el paraje litoral donde desemboca un río al que se llamó “de Cananor”, que se ha tenido y tiene por el actual Camarones, cuya desembocadura se abre hacia los 48° de latitud austral. El rumbo seguido de ahí en adelante ha sido materia de una controversia que no ha concluido todavía de manera satisfactoria para la aceptación general de los historiadores, cuyo origen está en la parte de la relación que Vesputio elevó después al rey y que debe ser conocida.

[...] se levantó en el mar una tormenta tan temeraria que nos hizo amainar del todo nuestras velas, corrimos a palo seco, con mucho viento, que era el lebeche, con olas grandísimas y el aire tormentoso; y era tanta la tempestad que toda flota estaba con gran temor. Las noches eran muy largas, y tuvimos una, la del 7 de abril, que fue de quince horas, por que el sol se encontraba al final de Aries, y en esta región era invierno como puede calcular V.M. En medio de esa tormenta **avistamos el día 7 de abril una nueva tierra, de la cual recorrimos cerca de veinte leguas, encontrando la costa brava;** y no vimos en ella puerto alguno ni gente, creo porque era el frío tan intenso que ninguno de la flota se podía remediar o soportarlo. De modo que viéndonos en tanto peligro y tal tormenta, que apenas podíamos ver de una nave a otra por las grandes olas que se levantaban y por la gran cerrazón, acordamos con el capitán mayor [Coelho] hacer señales a la flota que se reuniese, y dejar la tierra camino de Portugal. Y fue de muy buena decisión, porque si demoramos aquella noche, de seguro nos perdemos todos. En cuanto viramos, la noche y el día siguiente arreció tanto la tormenta, que temíamos perdersnos y tuvimos que hacer votos de peregrinos y otras ceremonias, como es de uso de marineros en tales ocasiones⁸.

La discusión académica, como puede imaginarse, se ha centrado en tres aspectos principales: la identificación del “lebeche” como viento de ocasión y sobre la orientación de su fuerza; acerca del punto en que las naves portuguesas se apartaron de la costa y respecto de cuál fue el rumbo que siguieron después hasta la decisión de retorno definitivo. Digamos de paso, en lo tocante al primer aspecto —para que se sepa

hasta dónde puede llegarse en la defensa de posiciones académicas— que, varios siglos después de escrita la relación, la palabra “lebeche”, que significaba viento sudoeste en la jerga náutica de la época, fue maliciosamente cambiada por “sirocco”, que quiere decir viento del sudeste, con lo que se pudo alegar que el fundamento argumental en que se basaban quienes defendían a Vespucio era equivocado y que tal error procedía de la cita del propio navegante.

Personalmente, la lectura cuidadosa y reflexiva de los antecedentes históricos nos ha llevado, hace ya mucho tiempo, a la convicción acerca de que el rumbo decidido por Vespucio, o al que fue forzado por la dirección del viento, estuvo más próximo a la costa que lo que han sostenido los que estiman lo contrario. O sea, que el rumbo en vez de ser sur-sureste, con variaciones, pudo ser derechamente al sur, si no al sur-suroeste, lo que, está visto por la relación de Vespucio al rey Manuel, le permitió acercarse nuevamente al continente y avistar un tramo de costa desconocida.

Que lo escrito, por otra parte, correspondía a una experiencia navegatoria muy brava, que es propia de la latitud geográfica en que se supone se encontraba el navegante, quedaría archiconfirmado con las experiencias —algunas trágicas— de tantas otras naves veleras durante los cuatro siglos que siguieron cuando se internaron en el aterrador dominio eólico oceánico de los bien llamados “cuarenta bramadores” o “cincuenta rugientes”.

Dejemos, de momento, este asunto que puede ser apasionante vista su trascendencia para las expediciones que siguieron hasta el gran viaje de Magallanes en 1520, y sigamos de la mano del florentino, quien nos iluminará, además con su relación.

Así, lo que nos importa es que Vespucci al cabo de aquel notable periplo, durante cuyo transcurso acumuló tantísimas observaciones como él únicamente podía hacerlas, con intuición y ciencia, que añadió a las precedentes obtenidas en sus otros viajes, pudo concluir certera y genialmente que toda aquella inmensidad geográfica avistada por primera vez en 1492 y acrecida más y más hacia el septentrión, el meridián y el occidente desde entonces, era, definitivamente, un “nuevo mundo” que, por donde se lo viera, nada tenía que ver con las Indias imaginadas por Colón, en tanto que extensión ultraoriental del continente asiático, en un equivocado entendimiento de una dimensión planetaria reducida. Aquello era otro continente, una nueva y colosal cuarta parte que venía a sumarse a las clásicas tres precedentes (Europa, Asia y África) cuya noción venía desde la antigüedad grecorromana.

Sobre todo ello, viajes, descripciones de variada clase acerca de gentes, flora, fauna, formas geográficas, recursos, riquezas y producciones, y sobre su convicción de ser un mundo geográfico nuevo y distinto, Vespucci escribió después, en 1504, al gonfaloniero de Florencia Piero Soderini en una carta extensa de la que hizo copias y procuró circular entre reyes y poderosos para que se tuviera información clara y suficiente. Y así llegó una de esas copias a las manos del duque René II de Lorena, y de las de éste a los académicos del Gymnasium Vosagense de Saint Dié, quienes

maravillados por el relato vespuciano, estimaron que esas noticias portentosas debían alcanzar hasta la gente común. Así, se preparó e imprimió en 1507 la *Introducción a la Cosmografía*, complementada con el Planisferio elaborado por Martin Waldseemüller.

Aquello, por fin, era una manifestación del adelanto formidable alcanzado para la época por la ciencia cosmográfica que venía a dar la razón a los pocos que, en solitario, habían propugnado y propugnaban la creencia en una mayor dimensión de la Tierra y en la existencia de otros territorios de posible gran magnitud, diferentes a los que integraban las clásicas partes del mundo habitado. Vespucci, sin más pretensión que la de dar cuenta de su razonable conclusión, acabaría por demoler la equivocada teoría cosmográfica en vigencia hasta fines del siglo XV a la que todavía algunos porfiados se aferraban, así como a los mitos que habían surgido a su vera, y todo ello al amparo de autoridades que hasta entonces habían sido tenidas como incontrovertibles.

De esa manera, sin haberlo pretendido y con sólo su claridad perceptiva, Amerigo Vespucci ganaría una fama imperecedera: la de ser el heraldo del nuevo conocimiento geográfico de la humanidad. Bien cabía entonces —aunque él nunca lo hubiera pensado en ese momento— que su nombre se asociara para siempre con esa verdadera revelación, que así se tuvo por la gente culta y por el vulgo. Y tal sucedió en efecto una vez que el cartógrafo Martin Waldseemüller elaboró el planisferio que complementaba la edición de la relación de Amerigo Vespucci y que vio la luz pública junto con la *Cosmographiae Introductio* hace poco más de cinco siglos y estampó la forma latinizada femenina del nombre Amerigo, esto es, “*América*”, como topónimo denominador de la tierra firme en el interior de la parte meridional mayor, que el cartógrafo incorporó en el gran mapa con una individualización propia. Más todavía, en la parte superior central, como exorno, se dibujaron las figuras de quienes debían ser tenidos como los inspiradores de la construcción del planisferio: a la izquierda, el gran geógrafo de la antigüedad Claudio Ptolomeo, y el adelantado de la modernidad del conocimiento cosmográfico, Amerigo Vespucci, junto a sendos mapas con sus respectivas contribuciones a la geografía.

De ahí en más se acrecentó el prestigio del último como navegante y experto en la ciencia y el arte cosmográficos, y así no hubo de extrañar que ahora el rey Fernando I de España lo invitara a pasar a su servicio, nombrándolo en 1508 Piloto Mayor con sede en la Casa de Contratación de Sevilla, ese verdadero ministerio de asuntos ultramarinos del reino castellano-aragonés, donde entre varias otras cosas, en lo que nos interesa, se recogían, incorporaban a las cartas en construcción y al fin se atesoraban todas las noticias aportadas por los navegantes al regreso de sus viajes por el Nuevo Mundo y el orbe entero, como era norma obligatoria por decreto del rey Fernando al tiempo de fundarse aquel organismo. Sobre tal base se elaboraban y mejoraban constantemente los mapas del mundo, en particular el Padrón Real, la carta maestra u oficial del reino. Ese nombramiento fue honroso por demás tratándose del primero para el cargo, recaído en quien nacido extranjero sólo desde tres años antes



había adquirido la nacionalidad castellana, pasando a ser desde entonces su nombre Américo Vespucio, en la forma españolizada que nos es familiar.

Dejémoslo hasta aquí, que más no requiere en este aspecto el ilustre personaje, para ocuparnos ahora del otro asunto que mencionamos al comienzo de la exposición, o sea, de cómo lo acontecido tuvo que ver con el futuro hallazgo de la primera tierra chilena y, por tanto, de por qué consideramos a Vespucio como figura y a su periplo navegatorio austral de 1502 como partes de la historia nacional, particularmente de la magallánica. Y lo hacemos retornando a las conjeturas referidas al punto más meridional alcanzado en el viaje de marras, pero para abundar acerca de la intuición anticipatoria del cosmógrafo respecto de la posibilidad de encontrar en ese mismo rumbo del meridión el paso que, a través del continente, franqueara el acceso al Asia procediendo del naciente.

Ciertamente Vespucio tuvo esa inspiración y, por tanto no es demasía pensar que pudo elaborar notas y comentarios que habrían de ser utilizados más tarde por cuantos, sobre su huella, intentaron repetidamente el reconocimiento y el descubrimiento del litoral sudoriental del continente nuevo, materia que asumió grande importancia tras el avistamiento, hecho en 1513 por Vasco Núñez de Balboa desde las alturas de Darién, de un océano enorme ubicado a la vera occidental del Nuevo Mundo o América, que recibió entonces la denominación de *Mar del Sur* y que con tal certidumbre hubo de servir de acicate para llevar adelante la búsqueda.

Curiosa y notablemente ese verdadero hallazgo geográfico había sido representado de modo anticipado dos veces en el planisferio de Waldseemüller. ¿Cómo no aceptar así, que si en lo tocante a los territorios nuevos se le había reconocido a Vespucio la paternidad inspirativa, pueda y deba acreditársele también la intuición anticipatoria del gran mar del occidente americano, el futuro océano Pacífico, y, si no, de la posesión de alguna antigua información sobre la materia?

A contar de entonces (1512) bien en vida de Vespucio, o desde el principio de la gestión de Juan Díaz de Solís, su sucesor en el cargo de Piloto Mayor del Reino de Castilla, que para el caso es lo mismo que decir España, porque ya se anticipaba la fusión de la corona castellana con la aragonesa a contar de la sucesión del rey Fernando el Católico, la organización de expediciones hacia el meridión sudoriental de América pasó a ser cosa de política de Estado en España, y no de menor interés en Portugal, aunque de manera secreta, por hallarse aquel extenso y en parte desconocido litoral más allá de la línea de Tordesillas.

De ese modo tuvieron origen, desarrollo y diferente resultado tres expediciones conocidas, la portuguesa al mando de João de Lisboa (ca. 1514), con mucho de misteriosa y a la que se ha atribuido incluso el hallazgo de un canal transcontinental austral, supuestamente el actual estrecho de Magallanes; la de Juan Díaz de Solís (1515-16), que concluyó abruptamente con su muerte en el río de la Plata; y la de Fernando de Magallanes (1519-1522), que sería la feliz descubridora del paso entre los mares

del Norte y del Sur, con la primera circunnavegación del globo por añadidura. De las tres, la primera y la última de las mencionadas pudieron disponer entre los valiosos datos que debían servirles en la navegación exploratoria y descubridora, de aquellos que debieron ser el fruto de las conjeturas e intuiciones geográficas de Vespucio.

Para afirmarlo, qué mejor que recurrir al testimonio de quien tuvo éxito en la empresa, Magallanes, cuando en la faena de exploración arribó a la tierra que llamó *de Marzo* (entre los 44° y 47° de latitud sur en los primeros mapas postmagallánicos), próxima a la bahía de San Julián donde pasaría el invierno su flota:

*Saltó allí en tierra de Magallanes y hizo cabañas para estar: mas como no había lugares, ni gente, a lo menos no parecía, pasaban triste vida. Padecían frío y hambre, y aun murieron algunos de ella: porque no ponía Magallanes grande regla y tasa en las raciones, porque no faltase pan. Viendo la falta, necesidad y peligro y que duraban mucho las nieves y mal tiempo, rogaron a Magallanes los capitanes de la flota y otros muchos que se volviese a España y no los hiciese morir buscando lo que no había: y que se contentase con haber llegado donde nunca español llegó. Magallanes dijo que le sería muy grande vergüenza tornarse allí por aquel poco trabajo de hambre y de frío, sin ver el estrecho que buscaba, o el cabo de aquella tierra: y que pronto se pasaría el frío, y el hambre se remediaría con la orden y tasa que andaban y con mucha pesca y caza que haber podían; que navegasen algunos días venida la primavera hasta subir a setenta y cinco grados, pues se navegaba Escocia, Noruega y Islandia, **y pues había llegado cerca de allí Américo Vespucio:** y si no hallasen lo que tanto deseaba que se volvería. Ellos y la mayor parte de la gente suspiraba por volverse, le requirieron una y muchas veces que sin ir más adelante diese vuelta. Magallanes se enojó por ello y mostrándoles dientes como hombre de ánimo y de honra, prendió y castigó algunos⁹.*

Cabe aquí traer a colación la cita que se hiciera antes de la relación de Vespucio y recordar cómo el 7 de abril de 1502 el piloto avistó *una nueva tierra* [más hacia el sur del último punto anterior conocido y nominado] *de la cual recorrimos cerca de 20 leguas* [unos cien kilómetros], *encontrando la costa brava: y no vimos en ella puerto alguno, ni gente...* referencia indubitable para quien esté enterado de lo que es la geografía litoral de Santa Cruz al sur del cabo Blanco (posible latitud del río Cananor), en cuanto es de apariencia poco acogedora, sin fondeaderos aparentes ni población y recursos a la vista. Está claro, otra vez, que Vespucio navegó siquiera brevemente por la costa sudpatagónica, tal vez hacia los 50°. De ahí que suscribimos al aserto de Arciniegas en cuanto que *quien diera un paso más allá de lo reconocido por Amerigo, hallaría el estrecho. Y Magallanes lo daría trece años después*¹⁰.

Corresponde aquí la pregunta de que si la derivación progresiva de la costa hacia el sudoeste, advertida por Vespucio, pudo sugerirle tal vez la premisa que le hizo suponer el enangostamiento continental, y por ello, la posibilidad de haber en el



8. Parte del planisferio de Nicolaus Caverio (ca.1505). El trazado de la costa meridional del Nuevo Mundo da cuenta de lo conocido hasta entonces

mismo un paso entre los mares del Norte y del Sur, permite comprender la idea —la intuición de Vespucci— de que *en algún lugar hacia el sur* se acabaría encontrando un estrecho aunque para ello se tuviera que remontar hasta los 75 o más grados de

latitud, y también entenderla como fundamento suficiente para su convicción que, de modo cierto, llegó a Magallanes. *Esto revela, entonces, en conceptos de Edmundo O’Gorman, que la suposición inicial es invulnerable a los hechos de experiencia, o, dicho de otro modo, que la premisa que le sirve de fundamento se impone como una verdad indiscutible y por eso se condiciona en el sujeto su percepción de la realidad*¹¹.

El arte cartográfico de Europa había venido, entre tanto, recogiendo poco a poco esos sorprendentes resultados que acrecentaban el saber geográfico, en una evolución acelerada que no tenía precedentes y que lo condujo desde un estadio algo más que primario —el de los portulanos— hasta el de la confección cada vez más elaborada y calificada de la expresión de ese conocimiento en nuevos mapas del mundo. Un adelanto ciertamente asombroso cual lo había tenido la navegación de altura, si no más. La fábrica de cartas geográficas caracterizaría en lo particular una expresión tangible de la revolución del conocimiento acerca de la magnitud y forma del planeta y de la distribución de tierras y mares en su vastísima superficie.

La selección ejemplarizada de este hecho debe iniciarse con la mención del atractivo mapamundi elaborado entre 1448 y 1453 por el religioso franciscano y cartógrafo veneciano Fra Mauro por encargo del senado de la República, quien contó con la colaboración de otro colega con experiencia, Andrea Bianco. Pieza bellísima por su factura y colorido, recogió toda la información disponible de la época sobre el orbe conocido, incluyendo como no podía ser menos los todavía frescos descubrimientos portugueses en la costa occidental de África, como fueron los casos de Senegal, Gambia y otras tierras vecinas.

Dejando de lado otras cartas, interesa citar un nuevo mapa del mundo construido hacia 1490 por el geógrafo alemán Henricus Martellus, pieza que alteró sustancial y definitivamente la antigua concepción descriptiva de Ptolomeo, basada principalmente en las informaciones obtenidas en los viajes lusitanos allende la línea ecuatorial hacia el meridián que incluían el hallazgo del cabo de las Tormentas (Buena Esperanza) por Bartolomé Días, con lo que pudo ofrecerse una imagen de África más cercana a su realidad y una visión aproximada sobre las tierras índicas bañadas por el gran océano homónimo.

Contemporáneo del anterior en su fecha de ejecución fue el globo terráqueo construido por el geógrafo alemán Martin Behaim en 1492 por encargo del consejo municipal de la ciudad de Nuremberg, tenido como la primera expresión cartográfica del hemisferio occidental de la Tierra y que recogió la sugerente hipótesis compartida por Toscanelli, Colón y algún otro cosmógrafo acerca de la relativa proximidad que podía haber entre Asia oriental y el oeste de Europa, con su grande e indeterminado océano intermedio, que motivaría su histórica exploración. De llamativa y bien exornada elaboración esta pieza estaría especialmente ligada al conocimiento geográfico atribuido a Fernando de Magallanes, según se verá¹².



9. Sector occidental del Planisferio Universalis Cosmographia de Martin Waldseemüller (1507). Muestra toda la costa oriental americana conocida hasta el viaje de Vespuccio en 1501-02

Merecen mención, asimismo, otros dos planisferios elaborados en relativa contemporaneidad; uno, por un desconocido cartógrafo portugués hacia 1502, de quien fue adquirido por Alberto Cantino, agente del duque de Ferrara ante la corte lusitana, que fue su dueño final, sin embargo de lo cual en la historia de la cartografía sería conocido por el apellido de aquél. El otro fue obra del cartógrafo genovés Nicolás Caverio, al parecer basado en un prototipo portugués. Ambas piezas ofrecen una visión tan precisa como era posible tener entonces sobre el mundo conocido, ya con cuatro partes clarísimas (Europa, Asia, África y zonas orientales del vasto continente

cuyo descubrimiento iniciaría Colón en 1492), entre las que se incluyen las del sudeste, región hacia la que por entonces comenzaba a mirarse en la búsqueda de un paso a través del continente para acceder al gran mar incógnito del occidente. Piezas bellamente dibujadas y exornadas ambas, la de Caverio nos resulta especialmente atractiva, además de su riqueza informativa.

Por fin, para completar la nómina seleccionada de cartas cabe otra doble mención, ahora para los planisferios fabricados por los cartógrafos Johann Ruysch, alemán, y Martin Waldseemüller, lorenés. Aunque ambas poseen un contenido parecido y en lo tocante al sudoriente del nuevo continente occidental con harta semejanza a lo aportado por el anónimo portugués de 1502 y por Caverio, la pieza que ganaría fama para la época y la posteridad sería la de Waldseemüller, en tanto que planisferio acompañante de la obra *Cosmographiae Introductio* publicada en 1507 por la Academia de Saint Dié, por la doble razón de basar parte de su información en los viajes y exploraciones de Amerigo Vespucci al punto de extender el dibujo litoral correspondiente hasta los 48° S, y por consignar la denominación *América* para las nuevas tierras occidentales que, tras algunas dudas y discusiones, acabaría adoptada para identificar a la inmensidad del Nuevo Mundo, todavía parcialmente incógnito.

De esa manera en el curso de un siglo poco más o menos, los mapas pasaron de ser documentos auxiliares para cosmógrafos y navegantes, a piezas valiosas cada vez más cotizadas para gobernantes y mercaderes —verdaderos tesoros que contenían la esencia del saber geográfico— en tanto que instrumentos fiables de información para fundar planes de expansión imperial y de explotación comercial.

El negocio de las especias

Si hay un contexto comprensivo obligado, por necesario, para entender la materia del ensayo que el lector tiene entre sus manos como es el del afán desatado en el curso del siglo XV por ampliar el conocimiento geográfico del mundo, hay un segundo factor a considerar, por ineludible, cual es el trasfondo económico involucrado en el proceso que como consecuencia de aquel afán no demoró en aparecer como motivación suficientemente poderosa para impulsarlo luego, a menos que se quiera aceptar que el asunto estuvo quizá en la génesis misma del fenómeno de que se trata.

Por repudiable que sea, escribió Stefan Zweig, la codicia ha sido siempre una de las mayores fuerzas que empujaron al hombre hacia los países lejanos; ella guió las naves fenicias a través del mar; ella llevó a los conquistadores hacia los continentes ignotos; y, a pesar de ser el peor de los instintos, instigó a la humanidad a abandonar la comodidad rutinaria y a salir del estancamiento¹³.



El estudio del comercio de las especias, reflexionó a su tiempo Paul Gallez, muestra cómo los traficantes de la pimienta, por su codicia y habilidad comercial, y con el poderoso respaldo del capital internacional, han fomentado, financiado y protagonizado algunas de las exploraciones geográficas más importantes de toda la historia, y particularmente la búsqueda y los descubrimientos del Estrecho Patagónico en el siglo XVI¹⁴, en concepto que suscribimos.

Cabe, por ello, abundar sobre tan interesante aspecto de la materia que, según nos parece, no ha sido suficientemente tratado por los historiadores.

Se ha visto antes cómo el comercio de las especias (al igual que el de otros productos del Oriente lejano) se había desarrollado entre Europa y los proveedores asiáticos siguiendo las regulaciones tradicionales que a su vez eran el fruto de un antiguo trato, manteniéndose activo por sus vías terrestre, marítima o mixta hasta la irrupción de los turcos otomanos en el escenario del Oriente próximo y los dominios del ya harto menguado Imperio Bizantino en el transcurso del siglo XIV, que alteraron “la antigua normalidad”, por así llamarla. Desde entonces o, con más precisión, desde fines de esa centuria el negocio de intercambio entre el Oriente y Europa había quedado en manos de los egipcios como intermediarios virtualmente obligados de los proveedores orientales y los compradores de las repúblicas mercantiles de Venecia, Génova y Florencia como distribuidores iniciales en Occidente.

Es de interés brindar una visión sintética sobre la organización del tráfico de las especias según operó el mismo hacia fines del siglo XV. Para ello vale tomar como ejemplo al clavo de olor dado que era el producto más distante del centro consumidor europeo y porque su producción se concentraba en las islas Molucas. En su primera fase el comercio estaba en manos de traficantes malayos que tras pagar un valor ínfimo a los productores indígenas iniciaban su recolección y transporte, cancelando a su tiempo al reyezuelo o jefe local que correspondiera el tributo de rigor. Desde esos pequeños puertos el producto viajaba hasta el gran centro de tráfico de Malaca. Allí, en nueva transacción, lo tomaban los mercaderes, generalmente hindúes o árabes, que lo trasladaban a nuevos centros de acopio para ése y otros productos del género situados en puertos de la costa malabar (India), como Calicut. A partir de allí, en las mismas o en nuevas manos, la valiosa mercancía se embarcaba en flotas comerciales que cruzaban el mar Arábico y entrando en el mar Rojo llegaban hasta un punto de desembarque en la costa de Eritrea, comúnmente el puerto de Masaua, debiendo afrontar en los respectivos transcurros marítimos de cada travesía, como en las de los trayectos anteriores, el riesgo de ataque de piratas. Una vez descargada la mercadería, era llevada a lomo de camellos en caravana por el desierto nubio hasta Asuán, en el alto río Nilo y desde allí en embarcaciones que surcaban esa vía fluvial llegaba hasta puertos del delta en la costa del mar Mediterráneo. En el puerto mayor de Alejandría tomaban las especias y otros productos las galeras de venecianos, genoveses y florentinos, de los primeros en particular, tras pagar al sultán un tributo

equivalente a un tercio del valor de costo de las especias, para entonces harto diferente del original en el punto de inicio del tráfico, y las trasladaban sorteando otra vez el peligro habitual de los ataques de los piratas berberiscos, hasta sus puertos finales de destino. De éstos, por lejos, Venecia era el más importante, centro como era en la época del intercambio mercantil en el Mediterráneo y en él confluía por ello el grueso del movimiento comercial, fundamento sólido de la riqueza de la república marítima. No era, ciertamente, el así reseñado la única forma de arribo a Europa de las mercaderías del Oriente pues hasta la mitad del siglo XV el otro centro muy importante era Bizancio (Constantinopla), bien afamado lugar por su estratégica situación entre Europa y Asia, además aunque en grado menor, del puerto de Génova que lideraba el comercio marítimo en la mitad occidental del Mediterráneo. Tras la caída de Bizancio, bastión final del imperio homónimo, en manos turcas en 1453, Venecia devino por obra de las circunstancias y por la reconocida habilidad política de sus gobernantes el puerto que monopolizó virtualmente a partir de entonces el comercio de las especias, a lo menos por el siguiente medio siglo.

Allí, en la plaza de Rialto, se celebraba anualmente una gran feria comercial para la compraventa de diferentes productos que confluían en tan importante puerto. Se congregaba en el lugar por dicha circunstancia una multitud de mercaderes venidos desde todas partes de Europa para animar uno de los procesos económicos de intercambio más importantes para la época de entre siglos XV al XVI. Entre los concurrentes más calificados se contaban los agentes de los grupos financieros más poderosos de Europa durante el Medievo tardío y final, las casas alemanas de los Fugger¹⁵, de Augsburgo, y los Welser de Nuremberg¹⁶, y a los representantes de la no menos poderosa Liga Hanseática¹⁷, que ejercía el cartel de las especias en el extenso ámbito geográfico de su operación e influencia, el centro-norte de Europa, y era, por eso, el más importante cliente para los venecianos. Unos y otros importaban a la república mercantil; los banqueros bávaros para asegurar el financiamiento requerido para equipar sus flotas de comercio y sus escuadras de guerra para su protección, y poder de esa manera superar económica y militarmente a los rivales genoveses y florentinos y para combatir a los turcos enemigos; los hanseáticos, a su turno, en tanto cuanto eran factores irremplazables para realizar el intercambio mercantil y asegurar sus indudables ganancias.

Ello, porque como bien escribiera Paul Gallez [...] *la pimienta fue la primera mercancía no metálica con la cual se especuló en Europa, gracias a su calidad uniforme y a su gran fraccionabilidad. Como el oro y la plata, los granos de pimienta tenían, bajo pequeño volumen, un gran valor internacionalmente reconocido; no perdían sus propiedades, existían en cantidad limitada, eran fáciles de transportar, y se prestaban perfectamente a reiteradas manipulaciones*¹⁸.

En ese contexto, la banca de la casa Fugger realizaba provechosos préstamos a corto plazo a los pimenteros especuladores del Rialto; se ponían de acuerdo con los





10. Jakob Fugger, financiero y empresario

demás bancos locales para controlar el mercado, restringiendo la disponibilidad de oro y de plata; los especuladores pedían estos metales en préstamo a los banqueros para poder pagar al contado sus compras de pimienta al monopolio fiscal veneciano¹⁹.

Cuando los esfuerzos exploratorios del infante don Enrique hicieron llegar sus primeros frutos económicos a Lisboa, entre ellos la malagueta, lo que en escala comercial ocurrió en 1485, su venta saturó el mercado lusitano y provocó la caída del precio de la pimienta importada de Venecia, sin embargo de su superior calidad respecto de la especia africana. Ahora bien, visto el rol subsidiario que tenía la pimienta como bien de intercambio y de atesoramiento al modo que lo hacían los metales preciosos, la baja de precio del producto en el mercado lisboeta provocó el caos financiero en Portugal e hizo temer su repercusión en otras plazas del continente como consecuencia de los vaivenes en el mercado del oro y de la plata.



11. Pintura que da cuenta de la variada actividad mercantil en el puerto de Hamburgo, uno de los centros terminales del comercio de especias, hacia fines del siglo XVI



12. Grabado de Hieronymus Bosch de 1577 que muestra un mercado alemán de fines de la Edad Media con mujeres comprando verduras y especias



La coyuntura, advertida por los agentes de la casa bancaria florentina de los Medicis, fue considerada por ésta una oportunidad para arruinar a sus rivales venecianos mediante la adquisición de la malagueta en competencia con la cotizada pimienta negra que de paso Venecia monopolizaba. Si la maniobra resultaba exitosa afectaría al negocio del cartel de la Liga Hanseática y tocando de cualquier modo a los intereses financieros de la casa Fugger. La alarma llegó, comprensiblemente, hasta la cabeza ejecutiva del grupo económico bávaro, Jakob Fugger, quien informado sobre lo que se traían los florentinos no demoró en ser recibido por el rey Juan II y sus consejeros. Su premura tuvo premio pues llegó a un satisfactorio acuerdo con el monarca portugués: la casa Fugger consiguió el monopolio para la compra de la malagueta a favor de la Liga Hanseática, que de esa manera podía redondear el negocio pimentero en un mercado consumidor virtualmente controlado. Para Portugal el arreglo significó que el monto de los derechos de aduana por el ingreso de la malagueta y el impuesto por su almacenamiento representara desde entonces en más la entrada de un caudal a las arcas reales no inferior al producido por el oro de las minas de Guinea. En buenas cuentas, un negocio redondo para las dos partes.

Este ventajoso arreglo tuvo tres consecuencias que no vacilamos en calificar de históricas para el comercio especializado de que se trata. Por una parte señaló el principio del fin del antiguo monopolio egipcio-veneciano al trasladar a Lisboa la

sede del emporio europeo del comercio de las especias, situación que se consolidaría definitivamente tras la llegada de Vasco da Gama a la India. Por otra, aseguró a la corte lusitana el respaldo financiero de la casa Fugger para la continuidad de su política de expansión de su imperio colonial. Y por una tercera, fue causa para el aumento del consumo de las especias, de la pimienta en particular, que paulatinamente dejaría de ser un ingrediente exclusivo, de lujo, en la comida de la gente pudiente (reyes, príncipes, señores y clero superior), para entrar en las cocinas de la burguesía progresivamente enriquecida y, aun si bien de manera excepcional, en las viviendas de los artesanos, obreros y campesinos. El mundo, es claro, así como crecía geográficamente, comenzaba a cambiar en sus estructuras económicas y en sus hábitos sociales ¡y de qué manera!

Como complemento de la exitosa gestión y atendido el auspicioso panorama que Fugger, con ojo certero, pudo advertir para el futuro, se comprometió con el rey de Portugal en la apertura de una agencia de su casa en Lisboa para el manejo de las relaciones comerciales y financieras con la casa real. Esta decisión que pondría la responsabilidad ejecutiva de la misma en las manos de Cristóbal de Haro, un judío converso español, de gran talento y agudeza para los negocios, haría de él en un próximo futuro uno de los protagonistas clave de la empresa magallánica, según se verá más adelante.

Del modo expuesto, con los pimenteros bávaros y hanseáticos instalados en la plaza, el comercio europeo de las especias se concentró paulatinamente en Lisboa, cuya expresión cenital se alcanzaría durante la segunda década del siglo XVI, tiempo en que comenzó a afluir, incontenible, el caudal de las riquezas de las Indias y el Oriente remoto. Es fama que al retornar Vasco da Gama de la India en 1499 la sola venta de la pimienta que trajeron sus naves representó un valor setenta veces superior al costo de la expedición correspondiente. Así de fabulosa era la riqueza que generaba el comercio de las especias.

En este fenómeno dinámico por su fuerza, empuje y celeridad *los dueños del comercio internacional de la pimienta*, ha escrito Gallez, en opinión que compartimos, devinieron *verdaderos precursores de las compañías multinacionales de nuestra época*, llegaron a ser *los banqueros más ricos durante el período del Renacimiento europeo*, los que, en su hora, *asegurarían la elección de Carlos de Habsburgo como titular del Imperio Sacro Romano-Germánico*, y los que como *armadores y navieros elegirían a los mejores capitanes y pilotos, enviarían sus flotas a todos los mares y harían de ellos los grandes descubridores de la historia*²⁰.

No sólo precursores del empresariado multinacional, añadimos por nuestra parte, si no factores determinantes para el desarrollo de las exploraciones que permitieron ensanchar las dimensiones del orbe geográfico. El afán por la conquista de mayor riqueza económica sería la suprema razón inspiradora de un esfuerzo que no conocía precedentes en la historia humana.



La empresa magallánica

A las Molucas por la ruta del occidente

Según avanzaba la primera década del siglo XVI y Cristóbal Colón fallaba en su empeño en demostrar que las tierras encontradas correspondían a partes del oriente asiático extremo y misterioso, se afirmaba en el ambiente de cuantos entendían en el asunto cosmográfico la noción intuitiva cabalmente por Vespucci en 1502 al retorno de su expedición por las costas meridionales de Sudamérica en compañía de Coelho, esto es, de que aquella inmensidad geográfica era “un mundo nuevo” tanto como que era grande su todavía indeterminada extensión latitudinal. Como, por otra parte, estaba el interés de España por acceder por el rumbo occidental a las tierras de la especiería, había que intentarlo navegando a través del gran océano entre ellas y el continente nuevo, más si como parecía posible, la situación de las mismas con relación al antimeridiano de la línea de Tordesillas correspondía a la zona acordada para la jurisdicción hispana.

No sólo la corona castellana tenía ese justificado interés, sino también la lusitana pues en el estado inicial de imprecisión que se daba tocante a la ubicación de las cotizadas islas bien valía adelantarse en su ocupación tanto por razón de su valor económico, como para hallarse en mejor pie para negociar sobre ellas si la definición de la mencionada situación en definitiva no favorecía las aspiraciones de Portugal. Por eso su bien pensada política expansiva condujo a establecer su presencia desde la gran base de la costa de Malabar, sin dejar de lado la posibilidad de auspiciar expediciones hacia el occidente atlántico en procura de un acceso al mar ubicado allende el continente revelado por Colón. Tales fueron los viajes de desarrollo contemporáneo encomendados a Gaspar de Corte Real, quien buscó por los litorales del norte; a João da Nova, a Cristovão Jacques y a Gonzalo Coelho (en el que había tomado parte Vespucci), todos realizados entre 1500 y 1502. Debe tenerse presente que el derecho para obrar de esa manera le venía a Portugal del hecho de haber quedado bajo su jurisdicción una parte del litoral americano oriental y, además, de la noción que se fue afirmando acerca de la supuesta prolongación fisiográfica del mismo rumbo del meridián que, de comprobarse, podía dejar bajo su control el acceso al gran mar del oeste.

El asunto, está visto, no importaba únicamente a las casas reales involucradas sino también a los codiciosos mercaderes pimenteros que con su certera visión se apuraron en llegar a las nuevas tierras para ver si en ellas también había especias semejantes a las del Oriente u otros productos de valor para introducirlos en el mercado europeo. De esa manera, con la autorización o tolerancia del rey de Portugal se organizaron las primeras expediciones propiamente mercantiles hacia la parte meridional del mundo nuevo bajo la jurisdicción lusitana... y más allá si se podía.

Castilla, preocupada por esas acciones portuguesas impulsó en consecuencia las propias y fue así como tuvieron ocurrencia las dos expediciones encomendadas a Alonso de Hojeda (1497 y 1499), a Vicente Yáñez Pinzón y a Juan Díaz de Solís (1508) para explorar con semejante objetivo, la búsqueda de un paso de mar transcontinental en la costa de la actual Centro-América y de México, de Venezuela y Guayana. Su interés cobró fuerza cuando hacia 1512 los asesores científicos del rey Fernando de Aragón (que gobernaba Castilla tras la muerte de la reina Isabel, conjuntamente con su hija Juana), le participaron su convicción acerca de la ubicación de las Molucas en la zona del antimeridiano correspondiente a Castilla según el tratado de Tordesillas y más, si cabía, una vez que en 1513 el esforzado capitán Vasco Núñez de Balboa avistó desde las alturas de Darién la inmensidad del océano ultra occidental que llamó *Mar del Sur*. A partir de entonces y tras ese importante hallazgo quedaba claro que era a través de ese grande aunque indefinido espacio oceánico por donde había que acceder a las riquezas de la especiería, procediendo desde el oriente.

Tras una suerte de obligada interrupción originada tanto por las dudas geográficas que surgieron al rey Fernando, como por las reclamaciones que entabló el rey Manuel de Portugal, tiempo que concluyó hacia mediados de la segunda década del siglo XVI, las sugerencias y proyectos de búsqueda se sucedieron pero ahora en un nuevo contexto internacional. Para entonces la situación del mercado de las especias había cambiado con la llegada de los portugueses a los puntos clave de Insulindia (Malaca, islas de Java, Sumatra, Borneo y Célebes, y a las Molucas) y su rápida conquista, y con el monopolio exclusivo para el comercio de las especias en Occidente decidido por la corona lusitana en 1512. Ello afectaría los negocios de los pimenteros y en especial a los de la casa de Haro en Burgos, que con habilidad singular manejaba esos negocios a través de sus agencias en Amberes, Lisboa y otras ciudades, particularmente en la primera que se hallaba a cargo de Diego, hermano de Cristóbal de Haro. Esa decisión y un contencioso que afectaba al mismo a propósito del ataque a una flota de su propiedad por un corsario en aguas del golfo de Guinea, que no tuvo para aquél la solución satisfactoria que esperaba, distanciaron visiblemente al empresario pimentero y financista de la casa real de Portugal, ya molesta por la participación que el mismo había tenido en el financiamiento de la expedición del veneciano Juan Cabotto, bajo bandera inglesa, a las costas septentrionales del Nuevo Mundo (1497, 1508-09).

Sin embargo de tal distanciamiento, Haro mantuvo vivo su interés por las nuevas tierras americanas y fue así que, arriesgando un disgusto mayor del rey Manuel, decidió financiar su propia expedición en busca del paso marítimo transcontinental. Lo favorecía el hecho de estar interviniendo en el comercio semiclandestino del palo brasil, producto natural de la Tierra de la Santa Cruz, cuya explotación económica acabaría por otorgarle una denominación sustitutiva a la región centro-oriental sudamericana.

Para la operación planeada se asoció con Nuno (Nuño) Manuel, alto funcionario de la hacienda real portuguesa y hombre de confianza del rey Manuel, con lo que se





obtuvo la autorización necesaria para llevarla adelante. La flota así armada se puso al mando de un marino de probada experiencia y valía, João de Lisboa, Piloto Mayor de Portugal para más señas. El viaje, con mucho de misterioso por la explicable reserva de que se le rodeó, se desarrolló entre 1511 y 1513. Usamos esa calificación para la expedición por cuanto la misma fue virtualmente desconocida en su época y de ella la posteridad sólo vino a saber en el transcurso del siglo XIX.

En efecto, un hallazgo hecho en 1839 por el eminente sabio alemán Alexander von Humboldt en la biblioteca real de Dresde, consistente en una especie de boletín comercial de la casa Fugger impreso hacia 1514, incluía una carta escrita por una persona desde la isla de Madeira, quizá un agente de esa firma financiera, titulada *Newen Zeytung auss Presill Landt*, esto es, *Últimas Noticias de la Tierra de Brasil*, de cuya veracidad el ambiente académico tuvo prolongada duda hasta que en 1895 otro investigador germano, Konrad Haebler, descubrió otra versión de ese documento en el archivo de la casa Fugger de Augsburgo, lo que permitió comprobar la fiabilidad de su información. En esa comunicación se brindaba una noticia sorprendente de la que el informante se había enterado tras encontrarse en aquella posesión lusitana con João de Lisboa: que tiempo antes se había realizado una navegación por aguas litorales situadas al sur de Brasil que había permitido avistar tierras hasta entonces desconocidas a lo largo de unas 700 millas contadas desde el más austral punto conocido antes, llegando hasta un estrecho que había sido recorrido hacia el oeste hasta un lugar en donde las tempestades habían hecho retornar a los expedicionarios. ¿Habían llegado entonces las naves de Haro y Manuel hasta el paso que años más tarde encontraría Magallanes? Y si no fue así, ¿siquiera hasta muy cerca del mismo?

Huelga señalar que la información precedente generó una controversia entre los investigadores y estudiosos de las expediciones marítimas tempranas al meridión americano que ha llegado hasta nuestros días, acerca tanto de la efectividad de realización del viaje exploratorio de que se trata como de su alcance latitudinal austral. En este respecto, puede concluirse que aunque se acepta la realidad de esa expedición se reduce sensiblemente su alcance geográfico meridional, tal vez no más al sur de los 48° de latitud. Ello no resta mérito al esfuerzo de algunos exégetas modernos del documento mencionado por extender geográficamente la navegación de marras hasta el actual estrecho de Magallanes, como ha sido el caso del investigador Paul Gallez²¹.

La noticia que se comenta, sin embargo de la reserva con que se trató de mantenerla, llegó finalmente a oídos de la corte castellana por obra de espías o informantes. De esa manera el rey Fernando pudo recibir casi simultáneamente las noticias del hallazgo de Balboa y del presunto descubrimiento de Lisboa. Quizá si en esa información pudo fundarse la importante decisión adoptada por ese tiempo, cuando encomendó por tercera vez al piloto Juan Díaz de Solís, el más competente a la sazón de los que prestaban servicio al reino, la realización de una expedición destinada a descubrir *las espaldas de la Castilla de Oro*, denominación sectorial con que por entonces

había comenzado a conocerse el territorio occidental de Sudamérica situado al sur de Panamá. Por el rumbo que siguió efectivamente esa expedición siguiendo la costa sudamericana oriental hasta su imprevista interrupción no es ilógico pensar que uno de sus objetivos fuera el de verificar su continuidad meridional hasta encontrar el término continental para, tras rodearlo, remontar después hacia septentrión litoral avante. Por la historia sabemos bien lo acontecido a la expedición de Solís que, en lo que nos importa directamente, hizo posible el hallazgo de la enorme escotadura continental que resultó ser el gran estuario del río de la Plata, pero no el estrecho transcontinental buscado. La muerte inesperada del jefe expedicionario a manos de los indios charrúas puso fin, *de facto*, a esa empresa exploratoria en la que se habían puesto grandes esperanzas, que tras el retorno del resto de sus integrantes a Europa únicamente pudo entregar como resultado valedero una mayor extensión probada, bien jalonada geográficamente, respecto de la continuidad y forma de la costa oriental sudamericana. No obstante ello, su gran objetivo continuaba pendiente.

Había llegado entonces la hora histórica de Fernão de Magalhães.

Nacido probablemente en Sabrosa²², lugarejo rural del curso medio del río Duero en el norte de Portugal hacia 1480 y de estirpe hidalga por ambas partes paterna y materna, pertenecía a una de las ramas de la bien conocida familia Magalhães y Souza de probada noble raigambre en el reino lusitano²³. Su calidad social lo condujo tempranamente a Lisboa, donde se incorporó a la corte real como paje de doña Leonor, esposa del rey Juan II. Recibió allí la educación propia de la gente de su rango y, visto su interés por las cosas y la vida del mar, fue instruido en cosmografía y navegación por preceptores tan calificados como su pariente Gonzalo de Oliveira, hombre ducho en cosas del mar, y como João de Lisboa que después llegaría a ser Piloto Mayor de Indias. Por esos años juveniles conoció e intimó con otro muchacho de su clase, Francisco Serrao, y con él embarcaron en 1505 en la armada comandada por Francisco de Almeida que marchaba a la India para asumir como primer virrey de las posesiones portuguesas allí establecidas.

Comenzó de tal manera Fernão de Magalhães, a los veinticinco años, una etapa determinante para su existencia que tomaría los próximos diez años, durante la cual pasó la mayor parte de la misma yendo y viniendo entre la India y las regiones continentales e insulares del sureste de la misma (Insulindia), movilidad que le brindó experiencia en las cosas del mar y de guerra en ese elemento, resistencia física y reciedumbre moral, conocimiento y trato de gentes y un acervo apreciable de informaciones geográficas sobre aquellas tierras exóticas, sus recursos y más²⁴. Retornó a la patria en 1513 convertido en un hombre con veteranía probada y mucha ciencia, además de una idea que maduraba en su mente como era la de la posibilidad de acceder a las islas de las especias que por entonces Portugal se aprestaba a dominar, navegando para ello desde el oriente de las mismas, es decir, viniendo a través del incógnito gran mar que mediaba entre esas y otras tierras asiáticas y la todavía desconocida costa occidental del Nuevo





13. Fernão de Magalhães

Mundo. Esta materia había sido tratada largamente en conversaciones sostenidas con su amigo Serrao —quien al parecer fue el inspirador— y lo seguiría siendo por la vía epistolar tras su alejamiento de Malaca y posterior regreso a Europa. Lo que hacía más atractiva la idea era que, según parecía, esas afamadas tierras insulares por razón de su riqueza en especias, podrían estar por su situación con respecto al antimeridiano de Tordesillas bajo la jurisdicción hispana. De modo que convertida en una propuesta formal ante su soberano la iniciativa podría materializarse bajo su alto patrocinio.

Una vez en Lisboa y ansioso de aventuras, Magalhães tuvo la oportunidad de enrolarse en una campaña militar dirigida por el duque de Braganza para la conquista

de la ciudad portuaria marroquí de Azamor. Entonces ganó reconocimiento por su valiente comportamiento en las operaciones militares que, de paso, le acarrearón una seria lesión en una pierna que lo dejaría baldado de por vida. Obtuvo así el nombramiento de “Caballero de Mor”, una distinción excepcional que no lo libró de alguna inquina que finalmente derivó en una acusación de malversación de fondos durante la campaña que, a su tiempo, le exigió retornar por orden real al África para responder de esa imputación en juicio del que finalmente resultó absuelto. Reivindicado en su honra, Magalhães pudo quedar dolido con el rey Manuel que había puesto en duda su comportamiento moral y más cuando tras su regreso a Lisboa solicitó del monarca una audiencia para darle cuenta de sus merecimientos en el real servicio y demandar un aumento en su paga. Concedida la entrevista, su resultado debió contrariarlo y mucho con el rechazo del rey a su petición, decisión que Magalhães tomó como acto de injusticia y de agravio a su persona por cuanto estaba convencido de la calidad de sus servicios y de la legitimidad de su proceder. Dolido en lo más íntimo se alejó de ese rey ingrato e injusto.

Queda todavía por resolver, como cosa en la penumbra de la historia, la duda sobre si Magalhães al entrevistarse con el rey pudo enterarlo sobre sus conversaciones con Serrao y la idea surgida de ellas, en especial acerca de la situación de las Molucas en relación con el antimeridiano de Tordesillas y respecto de las mismas en cuanto a la posibilidad de llegar hasta ellas navegando desde el oriente. ¿Cuánto sabía sobre tan interesante materia el poderoso monarca y cuál, de ser así, pudo ser su reacción ante una noticia semejante? ¿Indiferencia o desconfianza y recelo? Como hubiera sido, si tal posibilidad se dio, para Magalhães el asunto debió ser cosa resuelta: su honor dañado exigía ser restaurado. Por ello en conceptos de Timothy Joyner, que compartimos, aquél entendió que a partir de entonces



14. Escudo de armas de la familia Magalhães

terminaba su relación de vasallaje respecto de la corona portuguesa y quedaba, por lo mismo, en situación de disponer con entera libertad ofreciendo sus servicios a otro monarca que lo acogiera y tratara con el respeto y dignidad a los que creía tener derecho. *Conduciendo una expedición española a las Molucas, pudo pensar, podría ganar para sí el honor y la riqueza que no se le habían dado en el servicio de Portugal*²⁵.

En este y en otros asuntos corrieron los años de 1513 a 1516 sin que el tiempo mejorara las perspectivas de Magalhães, quien pudo verse a sí mismo llegado a la madurez vital con una existencia honrosa, pero sin recursos ni esposa ni hijos y, lo más lamentable, sin horizonte de cambio favorable para el porvenir. ¿Qué podía hacer entonces y cuánto en su fuero íntimo podía significar la idea tratada largamente con Serrao, como para fundar sobre ella sus pasos en el inmediato futuro? La ocurrencia de algunos sucesos ayudaría a su eventual decisión.

Desde luego, Magalhães ocupó con provecho buena parte de su tiempo en informarse a fondo buscando, encontrando y relacionándose con pilotos y navegantes para perfeccionar su formación náutica y cuanto con ella tenía que ver; tanto fue así que se haría de fama en el ambiente lisboeta acerca de sus conocimientos sobre el arte de navegar. No sólo eso; también pasó horas en la biblioteca y archivo cartográfico de la Casa da India e da Guinea (y posiblemente en otros repositorios del género), viendo y estudiando los mapas allí guardados como tesoros y leyendo sus relaciones anexas, si las había, en procura de una información tan suficiente como pudiera obtenerla. Y en ello, por cierto, debió incluir sus conversaciones con geógrafos y fabricantes de mapas como los bien afamados Reinel, Pedro, el padre, y Jorge, hijo, con quienes había bastante que averiguar sobre la materia que le interesaba, o sea, sobre cuanto se conocía respecto del litoral sudoriental del Nuevo Mundo.

Y, a propósito, muy importante fue el conocimiento y la amistosa relación establecida en ese tiempo con el bachiller Ruy Faleiro, cosmógrafo y astrónomo de prestigio en Lisboa, y con su hermano Francisco, hombre muy versado en cosas de navegación. Los conocimientos geográficos del primero, que eran sólidos, estaban fundados en las informaciones escritas y cartográficas que se guardaban en la Tesorería Real de Portugal a la que había tenido y tenía un acceso franco, debieron interesar y mucho a Magalhães por lo que importaban para su acariciado proyecto. Curiosa y coincidentemente Ruy Faleiro también se sentía por entonces agraviado por Don Manuel pues se le había negado su solicitud para el nombramiento de Cosmógrafo Mayor de Portugal. Quizá tal circunstancia, en tanto que sentimiento compartido por Magalhães y Faleiro, contribuyera a amistarlos a uno con el otro y finalmente a compartir como asociados el proyecto del primero.

Otra relación retomada por ese tiempo por el futuro gran navegante fue con João de Lisboa, su preceptor de antaño, ahora un hombre de mar de reconocida fama, quien por entonces según se ha visto había retornado de su viaje a las costas del Brasil

y que por razón de tal experiencia y por la información de que podía disponer era un interlocutor muy calificado para Magalhães. Por fin, igualmente durante ese lapso el veterano de la India y de Malaca pudo conocer a Cristóbal de Haro, el renombrado empresario pimentero que acabaría involucrado en su proyecto, del mismo modo que a un caballero portugués radicado en Sevilla, Diego Barbosa, relación ciertamente crucial en su existencia como que este personaje se convertiría en su suegro y, más importante si cabe, en el factor que le permitiría acceder hasta el futuro rey de España, Carlos de Habsburgo, nieto de los Reyes Católicos. Todas esas relaciones habrían de servir y mucho a Magalhaes, en diferente modo, para llevar adelante su acariciado proyecto que de esa manera comenzaba a cobrar forma.

Es posible, por fin, que Fernão se enterara del viaje emprendido por entonces por Juan Díaz de Solís a la costa sudamericana y de su decepcionante resultado, no obstante lo cual debía rescatarse su sugerente noticia confirmatoria acerca del pronunciado y sostenido rumbo del litoral con declinación general al suroeste. Había en ello materia suficiente para meditar y para tratar con otros entendidos. Tal conjunto de circunstancias y nociones le ayudarían para resolver lo que se traía entre manos, según mejor conviniera. De momento sí pudo tener claro Fernão de Magalhães, que no sería allí, en su patria nativa ni con su soberano, el rey Manuel, dónde y con quién podría materializar su proyecto, ya compartido con Ruy Faleiro. Ello habría de ocurrir en el vecino reino de España donde, tenía derecho a esperarlo, tal vez las cosas se dieran de mejor y más expedita manera según vivamente lo deseaba. Así Magalhães y Faleiro marcharían hacia España a fines de 1517 no sin antes, en el caso del primero, haber hecho renuncia formal, por escrito, al vasallaje respecto del rey Don Manuel de Portugal.

Sevilla, la antigua Hispalis romana, era a la sazón un centro de gran actividad marítima. Aunque puerto fluvial, junto al río Guadalquivir, su inmediata cercanía al mar había permitido un notable desarrollo en variados aspectos fundado en el comercio que se ejercía con tierras distantes del Mediterráneo y del Atlántico y, desde fines del siglo XV, con las Indias Occidentales (Nuevo Mundo), una vez que el tráfico con las mismas fue cobrando relevancia por razón de las expediciones que iban hacia o procedían de las mismas. Así quedaba a la vista por la gran actividad de su crecida población, su consiguiente prosperidad y la suntuosidad y calidad de sus edificaciones principales. Tal circunstancia había hecho de ella la sede matriz de la Casa de Contratación, verdadero ministerio encargado de los asuntos de Indias, razón por la que cuantos por diferentes razones se interesaban por ellos (marinos, armadores, constructores de naves, banqueros, mercaderes y aventureros) acababan por instalarse de algún modo en esa pujante ciudad-puerto.

Lo que siguió desde entonces hasta el momento de la suscripción del acuerdo de Valladolid entre Carlos I, rey de España, Fernando de Magallanes (ahora sí castellanizado su nombre y apellido por propia decisión) y Ruy Faleiro, ha sido una

materia suficientemente tratada y de variada manera por los autores que se han ocupado del gran navegante y su gesta descubridora, por lo que sin tener nada que aportar de novedoso nos permitimos compartir la información sustancial entregada por la historiografía precedente.

Así, ocupándonos preferentemente de Magallanes en tanto que protagonista principal de los acontecimientos que nos importan, comenzamos refiriéndonos a su alojamiento en casa de Diego Barbosa luego de su arribo a Sevilla, circunstancia que sugiere una relación ya establecida con sólido afecto y recíproca comprensión. El anfitrión, hombre de hidalguía, residía desde largo tiempo antes en la ciudad hispalense, donde era conocido por su desempeño como Teniente Alcaide de los Alcázares, función de cierta importancia que le había permitido trabar y mantener interesantes y provechosas relaciones con gente notable de la urbe. Dada su experiencia náutica, como que había navegado por el Atlántico con Juan de Nova, y su abierta y generosa disposición para con su huésped, reforzada por el común origen nacional, Barbosa pudo brindar a Magallanes la acogida que éste necesitaba para posicionarse socialmente, más en tierra que le era ajena. No es de extrañar así que Fernando estableciera una relación particular sentimental con Beatriz, la hija de Barbosa, con la que acabaría por contraer matrimonio en el curso de 1518. Esta situación familiar le brindó por una parte la necesitada estabilidad emocional y espiritual, que la tuvo con una esposa amante y comprensiva, y por otra parte —gracias a la dote que la misma aportó al matrimonio— la tranquilidad económica para atender sus asuntos y poder desenvolverse en su gestión según lo requiriera el proyecto. Pero, además, en este particular respecto, Diego Barbosa resultó ser un interlocutor especialmente útil por su interés en la materia y el respaldo que desde un principio le entregó para su concreción. Ello se manifestó tangiblemente con los oportunos contactos establecidos con quienes podían ayudar de manera eficaz en el asunto. En su hogar durante el curso de los meses que siguieron al arribo de Magallanes a Sevilla se realizaron tertulias interesantes con la participación de estos nuevos personajes, entre los que se contaba el influyente Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación, con expedita llegada a la corte real. Por cierto, hijo de su época, Aranda era también un hombre interesado en sacar provecho de su intermediación, cosa que discretamente planteada a Magallanes no debió sorprender al mismo. En este aspecto tras discutirse entre unos y otro (con manifiesto disgusto de Faleiro, individuo que de paso había mostrado ser poco tratable por su genio alterado), se convino finalmente en que la comisión de Aranda sería igual a una octava parte de los beneficios que pudiera aportar la expedición a su término, que se esperaba que fueran cuantiosos. El acuerdo pertinente, para la debida tranquilidad del factor, se suscribió en Valladolid el 23 de febrero de 1518.

La primera puerta que se abrió para los asociados en el proyecto de viaje a las Molucas fue la que permitió conocer y tratar a Juan Rodríguez de Fonseca, poderoso obispo de Burgos y figura ciertamente clave en el entramado superior del gobierno de

Castilla que por ese tiempo se armaba, o rearmaba, para el servicio del joven nuevo soberano Carlos I. La gestión, otra vez auspiciosa, permitió la intermediación del influyente personaje para franquear esta vez el umbral del despacho del gran canciller del reino, Jean Sauvage, persona importantísima por su llegada directa al monarca, ocasión en la que estuvieron presentes Magallanes y Faleiro, pero también Aranda y Cristóbal de Haro que se había incorporado al grupo con el propósito de aportar financiamiento para el proyecto y participar con ventaja en sus posibles resultados económicos. El canciller real pudo entonces imponerse acerca de las características y objetivos del proyecto de marras que, vista su aparente factibilidad, merecía ser conocido por el rey Carlos, por lo que no dudó en facilitar el acceso de aquéllos a la cámara del soberano. Para entonces ya se había adelantado asimismo en el conocimiento de las pretensiones a las que aspiraban Magallanes y Faleiro para el caso de conseguir el eventual patrocinio real para la expedición proyectada. Igualmente, cosa muy importante, se había conjurado un inesperado riesgo que podía trabar la propuesta de aquéllos, como era, una iniciativa muy semejante hecha por Esteban Gómez, un piloto portugués, y de la que necesariamente se había impuesto el obispo Fonseca por razón de su elevada función gubernativa. Fue así que el prelado ponderando sus características, optó por dejarla de lado y preferir la de Magallanes y Faleiro que consideró mejor fundada en sus aspectos técnicos y geográficos.

La entrevista, histórica por donde se la considere, fue de prolongado curso pues tuvo principio con la audiencia concedida por el rey Carlos a los promotores del proyecto el 23 de febrero y se extendió con otras que siguieron hasta el 22 de marzo de 1518, con el propósito de escucharlos en su exposición, que fue completa y bien fundada como lo exigía la seriedad de la propuesta, lo que incluía su fundamentación geográfica, circunstancia que debía dar certidumbre y legitimidad a la empresa; la estimación de sus ventajas para la corona española y, va de suyo, las aspiraciones de Magallanes y Faleiro en lo tocante a los derechos y beneficios que la expedición pudiera generar.

Podemos imaginar lo que pudo ser aquella trascendente reunión. De una parte, el joven rey Carlos de Habsburgo, asistido por los hombres de su máxima confianza, quienes le habían acompañado en su reciente viaje desde Flandes para asumir en propiedad las coronas de Castilla y de Aragón —que a partir de entonces integrarían inseparablemente la única de España—, entre los que corresponde mencionar al cardenal Adriano de Utrecht, antiguo preceptor de Carlos y ahora regente de Castilla, al canciller Sauvage, a Guillermo de Croy, señor de Chievres, antiguo tutor del rey, y a otros altos cargos flamencos, al obispo Fonseca y algún otro importante personaje del antiguo servicio real, y, desde luego, por algunos cosmógrafos o gente entendida en los aspectos geográficos, convocados por sus conocimientos y competencia pues debían oír atentamente y ponderar las razones que se plantearan como fundamentos de la propuesta. De la otra, Magallanes, los dos Faleiro, Aranda y Haro, aquéllos



15. Retrato que muestra al joven Carlos de Habsburgo en la época en que asumió las coronas de Castilla y Aragón (1517)

para jugarse el todo por el todo en su exposición, y éstos, importa recordarlo, para dar fe de la bondad económica de la misma y, en el caso de Haro, para hacer saber al monarca su intención de contribuir financieramente en la empresa.

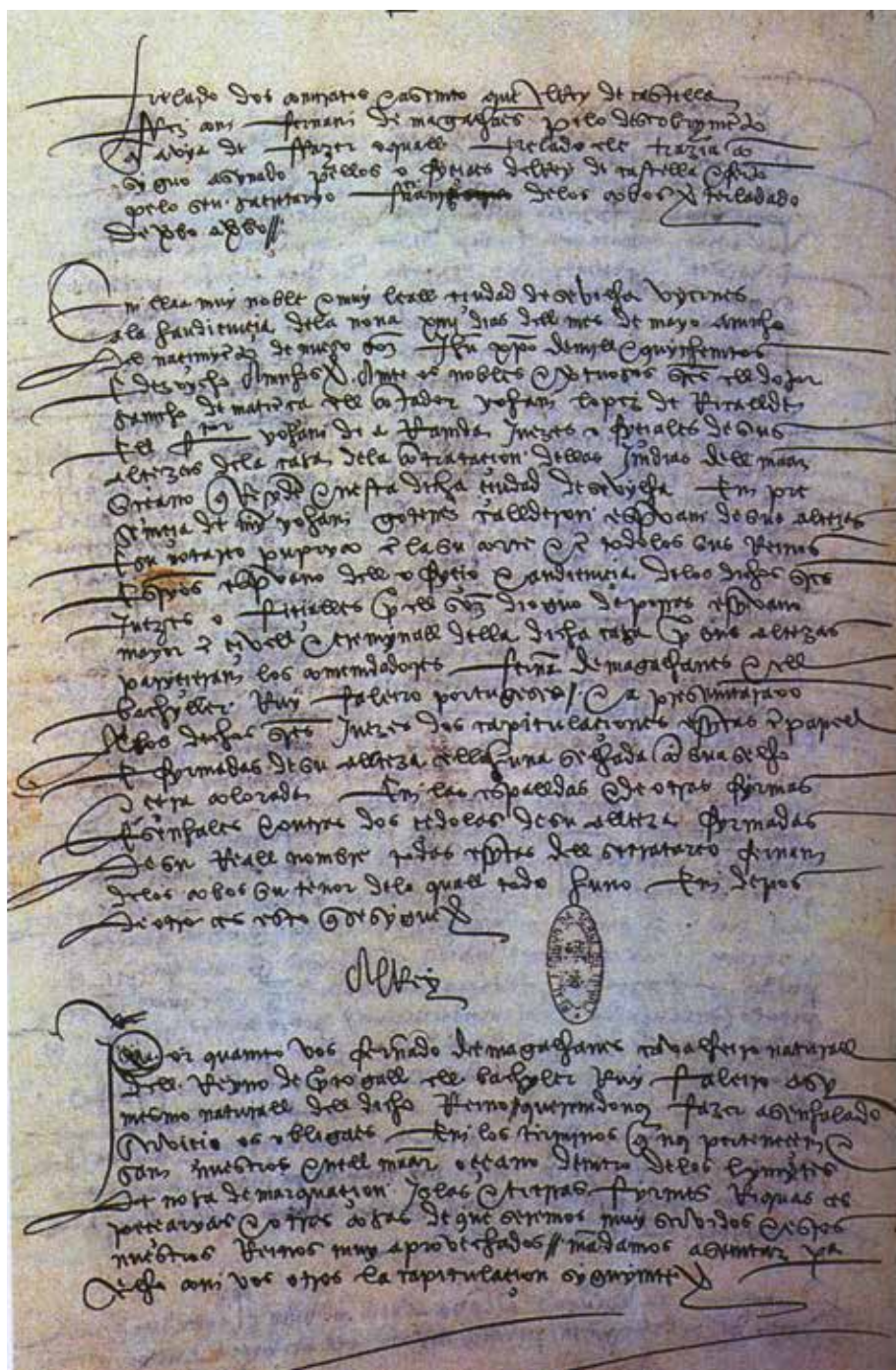
El hecho de que el monarca ignorara la lengua castellana (en la ocasión sólo usó el idioma francés), del mismo modo que sus consejeros flamencos, hizo que su participación fuera más bien pasiva, aunque, es claro, se mantuviera atento y procurara captar lo esencial de la exposición; tal circunstancia hizo que el insustituible, poderoso e influyente obispo Fonseca asumiera el papel de principal receptor de la información que se ofreció en la entrevista. Para ello estuvo asesorado por la gente conocedora de la materia, con el fraile Bartolomé de las Casas a la cabeza dada su experiencia en asuntos del Nuevo Mundo, quienes conformaron así el verdadero *comité ad-hoc* para la consideración del asunto y su evaluación y para aconsejar al rey Carlos en

cómo mejor resolver ese aspecto. Fonseca entonces, sin mostrarse mucho en primer plano, manejaría con habilidad los hilos del negocio hasta el tiempo de la partida de la expedición, situación que, según parece Magallanes no alcanzó a comprender en su real alcance.

Nuestros expositores, quizá encomendándose en su fuero íntimo a la protección divina para superar con felicidad esa coyuntura, enfrentaron a esa verdadera “corte examinadora” y es sabido que lo lograron, pues expusieron con rigor científico y técnico y con claridad formal los fundamentos del proyecto. En efecto, la historiografía ha recogido opiniones de testigos en cuanto que la alegación fue contundente y convincente, suficiente por ello para concitar al cabo de varias reuniones una opinión favorable al proyecto por parte del rey Carlos. Entre los argumentos utilizados por Magallanes estuvo el importantísimo acerca de la ruta a seguir por la periferia oriental del Nuevo Mundo que corría, como corre, al sur de la línea equinoccial, aspecto que a juicio de un testigo abonado del suceso, el padre Bartolomé de las Casas, aquél abordó con clara precisión: [...] *que descubrirían camino para ir a ellas [Las Molucas] fuera del camino que llevaban los portugueses, y este sería por cierto estrecho de mar que sabían...* Traía Magallanes un globo bien pintado, en que toda la tierra estaba, y allí señaló el camino que había de llevar, salvo que el estrecho dejó, de industria, en blanco, porque alguno no se lo saltease; y yo me hallé aquel día y hora en la cámara del gran chanciller, cuando lo trujo el obispo y mostró al gran chanciller el viaje que habrían de llevar; y hablando yo con el Magallanes, diciéndole qué camino pensaba llevar, **respondiome que había de ir a tomar el cabo de Santa María, que nombramos el Río de la Plata, y de allí seguir por la costa arriba y así pensaba topar con el estrecho**²⁶. Ese era el meollo del asunto. Más preciso y claro, imposible.

Así se ganó la partida, una vez que el rey de España hizo saber a Fernando de Magallanes y a Ruy Faleiro su aprobación de la propuesta. ¡Qué consolador y reconfortante debió ser ese momento para el rudo veterano de la India y Malaca, confidente de Serrao y visionario que soñaba desde mucho tiempo con la empresa descubridora! ¡Cómo pudo compensar esa gratificante decisión real tantos desvelos, preocupaciones y angustias a lo largo de los últimos cinco años! Merecido se lo tenían él y también Faleiro, el primero que había creído en la bondad y factibilidad de la iniciativa.

En los entresijos de las negociaciones quedaron los gastos pecuniarios que fue indispensable realizar para ganar voluntades y allanar accesos: era el estilo de la época en práctica en los círculos altos del poder real y que en su vigencia cruzaba transversalmente cargos y personas desde funcionarios civiles a magistrados, militares y religiosos —en la historia de la humanidad la corrupción ha estado siempre presente en esos niveles de decisión y más quizá en la época de que se trata, en la que campeaba la decadencia moral—. Y para satisfacer el soborno no debiera haber duda de que las



16. Hoja final del contrato firmado en 1518 entre el rey Carlos de España, Fernando de Magallanes y Ruy Faleiro para la navegación a las islas de las Especias navegando por el occidente

arcas de Haro estuvieron bien provistas.

Si lo expuesto forma parte de los necesarios supuestos para entender la conducta de los hombres en sociedad, hubo otro aspecto involucrado que lejos de ser supuesto fue cosa real. Tales las acciones emprendidas por el embajador de Portugal en la corte del rey de España, Álvaro da Costa, quien obedeciendo las instrucciones de su propio soberano, don Manuel, se empeñó a fondo en diversas instancias que incluyeron al mismo Magallanes y otros personajes del entorno real, procurando que aquél se desistiera de su proyecto y que éstos lo dilataran o trabaran de cualquier manera sembrando dudas acerca de su legitimidad como argumento recurrente. La defensa del interés de Portugal así comprometido le condujo al uso de distintas argucias y aun de planes siniestros que incluyeron la posibilidad de asesinar a Magallanes. Pero, bien se sabe, esas malevolencias no prevalecieron entonces, no obstante lo cual las intrigas proseguirían según habrá de verse.

Finalmente el broche de oro: el 22 de marzo de 1518 el rey Carlos firmó en la ciudad de Valladolid que fungía para el caso de capital ocasional del reino, las capitulaciones en cuya virtud se ordenaba a Fernando de Magallanes y a Ruy Faleiro que fueran a navegar y descubrir por la vía del occidente según lo propuesto, respetando siempre los límites de la demarcación establecida en Tordesillas entre españoles y portugueses. En lo esencial, amén de aquel mandato que involucraba su alto patrocinio para la empresa, el monarca acordaba una serie de privilegios a los asociados en ella, como eran los de reservarles el derecho de exclusividad para expedicionar a las tierras que se descubrieran y por el plazo de diez años; instrucciones precisas sobre cómo proceder en los casos de hallazgo de tierras ignotas, de cómo relacionarse con sus habitantes y la forma de establecer la posesión de España sobre ellas; la autoridad que se les confería para obrar durante el viaje como en los lugares que se descubrieran; y, obviando la mención de otros aspectos, los beneficios que se tuvieran sobre las producciones de las tierras encontradas y, en particular, el provecho que se obtuviera de la expedición a realizar (una quinta parte); y, por fin, como consecuencia de su patrocinio, el rey asumía el compromiso de armar cinco navíos con sus tripulaciones, equipamiento y abastecimiento indispensables para conducir a buen y seguro término la expedición descubridora.

Otro documento relevante signado por Carlos como soberano en la misma fecha y lugar fue una carta por la que se entregaba a Magallanes y Faleiro el comando conjunto de la armada que debía organizarse, acordándoseles para ello el rango de capitán general, determinándose sus funciones y asignándoseles las remuneraciones correspondientes, y apremiándolos para que marcharan presto a Sevilla y se presentaran allí ante los oficiales de la Casa de Contratación para iniciar y llevar adelante el armamento de los navíos y proveer sus aprestos, elegir oficiales, tripulaciones y demás que concerniera con la materia. Todavía, tiempo después, el 8 de mayo, durante su permanencia en Barcelona, el rey suscribió una minuta con las instrucciones definitivas para Magallanes

acerca de cómo proceder en la admirable y esforzada empresa. Está visto así que el nuevo monarca tenía apuro y pensamos que tal premura debiera entenderse bajo la óptica del beneficio económico que la expedición y el futuro dominio de las especias le reportaría para su mejor reinado. Entre otros asuntos que por entonces demandaban la preocupación real había uno de importancia excepcional y este era, nada menos, que su aspiración a la corona del Sacro Imperio Romano Germánico como la habían detentado el abuelo y bisabuelo de Carlos, Maximiliano I y Federico III, ambos de la casa de Habsburgo, entre 1440 y 1516. Tratándose de una dignidad electiva y aspirando a la misma como candidatos Carlos de Gante, rey de España, y Francisco I rey de Francia, era menester ganarse las voluntades de los electores imperiales (siete), para lo que se requería mucho dinero cuya provisión se podía gestionar bajo la seguridad de obtener ulteriormente recursos para reembolsarlo. Y en ese esquema las riquezas de la especiería eran una muy buena posibilidad y por ello la expedición de Magallanes también era una excelente baza. La elección imperial de Carlos habría de ser así un hecho auspicioso para la expedición en ciernes²⁷.

Adelantando lo que habrá de suceder promediando el año, el rey Carlos otorgará a Fernando de Magallanes y a Ruy Faleiro sendas distinciones personales al nombrarlos comendadores de la Orden de Santiago, con lo que en el caso del primero, a su hidalguía natural se añadiría la condición de caballero. Buena prueba de la estima que uno y otro se habían ganado por parte del soberano. Este rey sí que sabía hacer bien las cosas, pensarían entonces los agraciados, a diferencia de su par de allende la frontera.

Los conocimientos geográficos de Magallanes

Materia de suyo importantísima de abordar es la referida al acervo informativo de que pudo disponer Fernando de Magallanes al tiempo de su viaje. La cuestión ha sido tratada por todos los autores que se han ocupado de la memorable empresa exploratoria y por nosotros, en particular, en la obra precedentemente mencionada. Pero abundando sobre el punto, cabe repasar y ampliar la información acumulada. En primer término procede revisar la cartografía disponible para la época de la organización del viaje y en segundo, abordar la consideración de algunos contactos claves que debió realizar Magallanes.

Tocante a lo primero es preciso reafirmar que como consecuencia del secular interés de Portugal por la expansión marítima oceánica en tanto que medio eficaz para la ampliación del conocimiento geográfico del planeta, esta noción no sólo pasó a conducir y desarrollar a lo largo del siglo XV y de lo que iba corrido del XVI el proceso referido a las navegaciones exploratorias, sino también y de modo complementario

en cuanto decía con la recolección de los datos aportados por ellas y su expresión consiguiente en las piezas cartográficas, al grado de formar un acervo informativo como no lo tenía reino alguno en Occidente. Para conseguirlo convocó o acogió a la gente más competente en el oficio, desde cosmógrafos y astrónomos o astrólogos (fue común que ambas especialidades se confundieran en la época), hasta los maestros fabricantes de cartas, especialidad ejercida para entonces con autonomía, fueran éstos judíos mallorquines —tan afamados en ese arte—, alemanes, florentinos, genoveses o venecianos. Con ellos pudo desarrollarse *de facto* una verdadera escuela de cartografía donde se formaron los primeros profesionales lusitanos que a poco andar destacarían entre los buenos. Si tal era la vertiente nutricia principal del saber geográfico y de su complemento cartográfico, fue obvio que por otra parte los reyes portugueses y sus agentes desparramados por doquiera se procurasen o adquiriesen los mapas que se elaboraban en otras partes de Europa, principalmente en los dominios del Sacro Imperio Romano Germánico, donde había gente dedicada al estudio y la elaboración de la cartografía.

Así la corona portuguesa pudo disponer desde largo tiempo antes de la década de 1510 de un riquísimo archivo documental formado por planos, diarios, bitácoras y relaciones varias, cuidado y acrecentado como un verdadero tesoro. Razón sobra para ello porque tal valioso contenido era el resultado de muchos y variados esfuerzos y trabajos, de modo que su uso fue reservado a gente de la completa confianza real. Tal, no debe caber la menor duda, fue el acervo de información geográfica y cartográfica conservado en los archivos de la Casa da India e da Guínea, entidad organizada para la atención de los negocios ultramarinos del reino, y en la tesorería del rey en Lisboa, a los que pudo acceder Fernando de Magallanes una vez que al retorno de su segunda campaña africana se empeñó en la concreción de la idea surgida y madurada durante sus conversaciones con el amigo Francisco Serrao.

Las referencias que permiten tal deducción son escasas pero de interés para la comprensión del punto. Y en este aspecto es preciso considerar la más afamada y repetida de ellas, esto es, la contenida en la relación del viaje hecha por Antonio Pigafetta, quien afirmó que Magallanes [...] *sabía que era necesario pasar por un estrecho muy oculto, pero que él, había visto figurado en un mapa que el rey de Portugal conservaba en su tesorería, construido por Martín de Bohemia, muy excelente cartógrafo*²⁸.

Pocos aspectos de la empresa magallánica han sido tan considerados y discutidos por los diferentes autores que a lo largo de los siglos se han ocupado de ella, que la referencia que nos ocupa, por lo controvertida. Unos, los menos, aceptándola literalmente y abundando en consecuencia; otros, los más, poniéndola en duda y desestimándola, procurando en sustitución alguna explicación razonable. Ejemplo cabal de la primera actitud por el empeño puesto —en verdadera voltereta dialéctica— es la opinión de un estudioso contemporáneo de la historia de la cartografía, el académico



17. Globo de Martin Behaim (1492). Obsérvese el vacío territorial situado entre Europa y los reinos más orientales (Catay y Cipango)



70

español Carlos Sanz, con el propósito de vincular de cualquier manera a Martin Behaim, como es más conocido este cartógrafo alemán (ca.1459-1506), autor del primer globo terráqueo conocido (1492), con la información de que pudo disponer Fernando de Magallanes al preparar su gran viaje²⁹.

Ahora bien, como la única pieza conocida de la autoría de Behaim es el afamado globo que le encomendara fabricar su ciudad natal de Nuremberg, quienes han aceptado y aceptan sin cuestionar la literalidad de la afirmación del cronista vicenzano han entendido que “el mapa” en ella mencionado es el globo terráqueo de aquél, pero la verdad es que en esa pieza, joya de la cartografía mundial, no figura ningún estrecho a través del espacio terrestre que después la posteridad conocería como Nuevo Mundo o América, por la simple y contundente razón de que al tiempo de su fabricación ese continente no era todavía conocido, pues por entonces Cristóbal Colón se aprestaba para cruzar el Atlántico en su célebre viaje en busca de las Indias orientales y otras tierras asiáticas, cuyo resultado comenzó a difundirse en Europa a contar de 1493. Es esta una verdad indiscutida en el presente entre historiadores y estudiosos de la cartografía histórica. Ello nos mueve a conjeturar acerca de si Magallanes hizo realmente tal mención al cronista informante o, si fue más bien cosa de éste al tiempo de escribir su afamada relación del viaje.

Pero antes de considerar cuál pudo ser la posible fuente informativa de Magallanes en tan específico asunto, retornamos a Sanz y a su hipótesis explicativa. Como este

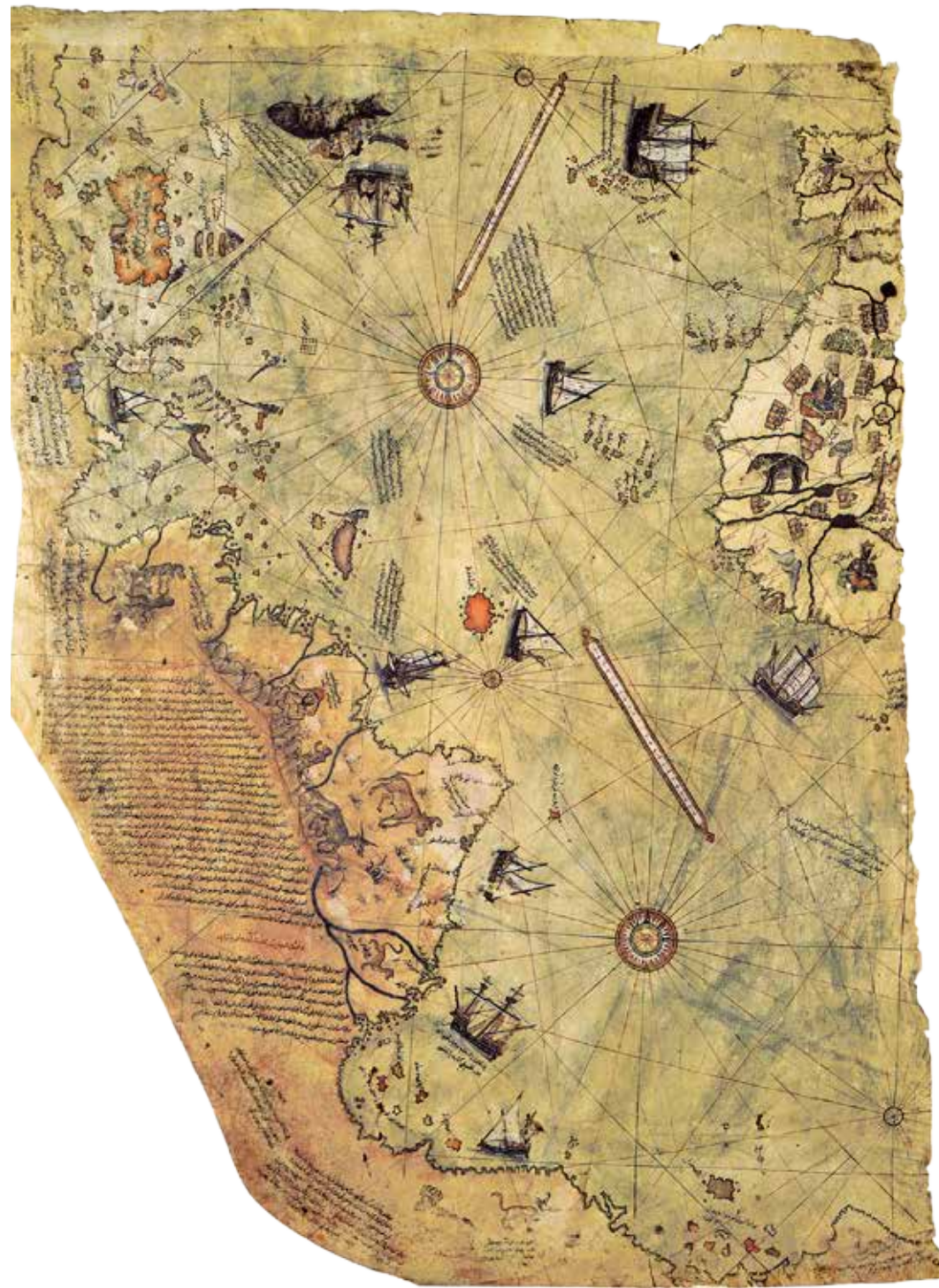
académico ha aceptado que Behaim no fabricó globo alguno con la mención de algún estrecho interoceánico (Atlántico-Pacífico), sí habría construido un planisferio durante su estadía en Portugal con posterioridad a 1493, pieza hasta ahora desconocida, que según Sanz habría servido de inspiración al geógrafo lorenés Martin Waldseemüller para la confección de su mapa cordiforme del mundo publicado en 1507 y, después, también para el globo construido por Johannes Schöner en 1515. Esta pieza es bien conocida por historiadores y expertos en la historia cartográfica y en ella sí figura el Nuevo Mundo dividido en tres partes: hacia el norte las islas antillanas con una gran



18. Globo de Johannes Schöner (1515)



71



19. Parte del mapa de Piri Reis (1513)

Cuba, que se muestran separadas de una segunda parte de dimensión continental, *America vel Brasilia sive Papagalli Terra*, con desarrollo bajo la línea equinoccial (Ecuador), y una tercera de magnitud aun mayor denominada *Brasilia Inferior*, separada de la anterior por un estrecho situado hacia los 35-40° de latitud que une a los mares del Norte y del Sur. Dada su importancia indiscutible por la característica anotada tal pieza debía obrar entonces en la tesorería real de Lisboa. De esa manera, mediante una serie de supuestos, se ha buscado ligar a Behaim con Magallanes, en vez de aceptarse la posibilidad de que la mención del geógrafo germano quizá no hubiera sido hecha por Magallanes a Pigafetta y que, por lo tanto, la afirmación del cronista fuera asunto de su propia cosecha. Pero aun así, nuestra propia duda en este particular, como la de muchos historiadores, todavía se mantiene pues no se considera satisfactoriamente resuelto el misterio que oculta la información comentada.

Ahora bien, entre tanto documento que el rey de Portugal procuraba incorporar a su archivo o tesorería debieron estar los esquicios y relaciones que Amerigo Vespucci elaboró durante su viaje de 1501-02 por la costa sudoriental sudamericana y por las noticias que, en su hora, aportaron las expediciones mercantiles al Brasil y la clandestina de Haro y Manuel, y la de Díaz de Solís, unas y otras desarrolladas por el mismo rumbo que pudo seguirse a lo menos hasta una latitud tan extrema como el estuario del río de la Plata. Del mismo modo que esas noticias habían llegado informaciones de interés en forma de mapas tales como el planisferio turco de Piri Reis (1513) y el ya mencionado trabajo de Schöner, entre otras posibles adquisiciones de los agentes reales. Todo ese material por tanto debió estar disponible para la consulta de gente interesada que, como Magallanes, pudo conseguir un acceso franco al repositorio documental lisboeta. De todo ese material no debiera haber duda en cuanto que el mapamundi de Schöner pudo ser la pieza más interesante por su sugerente inclusión de un estrecho o paso de mar que unía los dos grandes océanos situados al oriente y al occidente del Nuevo Mundo. Su fuente ha parecido a varios autores encontrarse en el reservado viaje de la expedición armada por Cristóbal de Haro y Nuño Manuel y en la que intervino como capitán João de Lisboa. Aquí cabe preguntarse, en el supuesto que la fuente de información fue la misma que utilizaron otros cartógrafos portugueses contemporáneos, según se verá, qué pudo motivar la audacia figurativa del geógrafo alemán para representar un tal paso transoceánico en vez de dibujar sólo un estuario fluvial como lo hicieron aquéllos.

Pero, además, hay otro aspecto de gran interés a considerar y que está referido a los trabajos de los cartógrafos lusos de la época. En efecto, se ha mencionado el mapa de Piri Reis del que se conoce únicamente un fragmento (Carta del Atlántico) y cuya información basal pudo o más bien debió tomarse de planos preexistentes elaborados por algún desconocido cartógrafo portugués. Los especialistas Michel Mollat du Jourdin y Monique de la Roncière al ocuparse del punto se inclinan por aceptar que ese mapa no sería otra cosa que una copia de la carta elaborada por Cristóbal Colón hacia

1498, perdida hace mucho tiempo³⁰. Discutimos esta atribución por nuestra parte, pues el contenido del mapa de Piri Reis incluye, en el sector que interesa, noticias geográficas que Colón no pudo conocer al tiempo de elaborar su mapa, como son las referidas a las costas del actual Brasil cuya fisonomía de acusado perfil continental cobró forma tras los viajes de Coelho y Vespucci entre 1500 y 1502. Otra autora francesa, la historiadora de la cartografía Mireille Pastoreau, publicó en obra posterior a la de aquéllos una carta portuguesa de autor desconocido cuyo contenido en la parte sudatlántica presenta un asombroso parecido con el del mapa de Piri Reis, sugiriendo a lo menos contemporaneidad en su elaboración³¹.

Si desconocidos esos cartógrafos portugueses, sí que son y bien afamados otros maestros de esa nacionalidad con fecunda producción en la época. Tales Pedro Reinel, su hijo Jorge y Lopo Homem, de quien se sabe que aprendió el oficio con el primero. Su actividad parece haber estado concentrada en el lustro final de la segunda década del siglo XVI, en particular hacia 1517-19. Conozcamos de ellas las que más nos interesan en el asunto de que se trata, sobre la base de las atribuciones que los estudiosos han hecho de su obra y en general de la producción cartográfica del período.

Una es el mapamundi conocido en el ambiente académico de la especialidad como *Kunstmann IV*, que en el sector sudamericano consigna con buena definición el litoral brasileño situado por el oeste hasta la línea de Tordesillas (que también aparece) y cuyo preciso término se fija en la latitud aproximada del cabo de Santa María (35°S), junto al estuario del río de la Plata. Se sabe fehacientemente que esta precisa referencia debió inspirarse en la información aportada por la fallida expedición de Díaz de Solís, lo que fecharía la confección del mapa a partir de 1517. El historiador español contemporáneo Ricardo Cerezo Martínez, que menciona e incluye esta carta en su notable libro sobre la antigua cartografía náutica hispana, agrega que esta interesante pieza que incorpora la representación de las islas Molucas en la vecindad del antimeridiano de Tordesillas, fue una de las exhibidas por Magallanes y Faleiro al rey Carlos en la audiencia de Valladolid, como prueba en apariencia incuestionable de la pertenencia española de las mismas³². Tras la observación de esta interesantísima pieza podemos sugerir que tal vez la misma fuera “la carta poma” por referencia a un mapamundi, por parte de algunos autores, o “el globo bien pintado” del Padre Las Casas mencionado antes, conceptos de representación cartográfica que pueden entenderse como sinónimos en cuanto dan cuenta de la inmensidad del planeta, como para entonces se lo conocía.

La otra pieza atribuida al mismo maestro cartógrafo Pedro Reinel es la carta de proyección polar que muestra el hemisferio austral de la Tierra (la parte correspondiente al hemisferio boreal está perdida), y que fue conocida a contar de 1938 tras su hallazgo en el archivo turco de Top Kapi Sarayi, de Estambul. Esta pieza tiene una doble característica; por una parte en lo concerniente al Nuevo Mundo muestra la tierra del Brasil de manera casi idéntica a la contenida en el mapa *Kunstmann IV*; y por otra, porque contiene un añadido gráfico que extiende la costa conocida desde el



20. Fragmento del mapamundi elaborado por Pedro Reinel en 1519 con un agregado realizado hacia 1521

estuario del río de la Plata hasta un golfo o entrada de mar en la latitud aproximada 52° S, a cuyo largo corre la mención identificatoria *Hesta terra descubrio Fernando de Magalhães*. El carácter indicado de ser un añadido se aprecia claramente del dibujo cuyo trazo difiere del que corresponde a la representación original, como lo hace, aunque más levemente, por el color con la que una y otras partes buscaron asemejarse³³. Esta estupenda información fue producto de la noticia aportada por los tripulantes de la nao *San Antonio* que, como se verá más adelante, desertaron de la

expedición magallánica cuando estaban a medio curso del estrecho que se exploraba, quienes arribaron de regreso a España en 1521. Por este atestado se confirma que la pieza que se describe fue una de las cartas elaboradas al parecer por Pedro y Jorge Reinel hacia 1518-19 como parte de los trabajos encomendados para la provisión de mapas de la expedición de Magallanes.

Resta por conocer y comentar la tercera carta, que corresponde a la hoja 4 *Brésil* del denominado *Atlas Miller* que se conserva como única pieza de inestimable valor de la Biblioteca Nacional de París desde que fuera donado en 1976. Su autoría se ha atribuido a Lopo Homem, aventajado alumno de Pedro Reinel, y su fecha de elaboración es desconocida aunque se la sitúa con posteridad a 1517. Mapa hermosísimo por su contenido ricamente exornado, importa para nuestro comentario porque la representación geográfica que incluye, en particular la referida al litoral de Brasil y su continuidad por el borde continental con rumbo hacia el meridián no sólo se ajusta a las figuraciones contenidas en otros de los mapas conocidos y comentados, sino por que inclusive cruzando el estuario del río de la Plata añade un segmento del litoral que continúa hacia el meridián, lo que sugiere claramente una muy semejante fuente informativa derivada, vale reiterarlo, de los viajes realizados a lo largo de esa parte del continente entre los años de 1513 y 1516.

Pues bien, toda esta interesante documentación cartográfica como sus antecedentes escritos pudieron, o debieron, ser conocidos, usados y estudiados por Magallanes durante ese mismo lapso, quien inclusive conoció y trató con sus autores, doble circunstancia que permite afirmar que su información sobre la materia, o sea, la figuración geográfica de lo conocido de la costa sudoriental americana debió ser tan completa y satisfactoria como fue posible. Fruto de ese conocimiento hubo de ser el encargo hecho en su hora a Nuño García de Toreno, maestro cartógrafo de la Casa de Contratación, para preparar dieciocho cartas de marear para la expedición, once de ellas bajo la supervisión personal de Magallanes y las otras siete bajo la de Ruy Faleiro. En tal elaboración consta que se usó como base informativa el planisferio que había construido Pedro Reinel³⁴.

Pero hay más. Y ello nos lleva a la consideración del segundo aspecto de nuestro planteamiento inicial: el de los contactos clave que pudo hacer Magallanes durante la etapa mencionada.

En efecto, una conversación, bien se sabe, cuando hay un motivo suficiente, puede ser tanto o más provechosa que un documento escrito, por cuanto permite en fructífero intercambio de opiniones aclarar dudas, hacer conjeturas, validar sugerencias pertinentes y, como sea, enriquecer a través del diálogo una información. Se nos ocurre esta reflexión para considerar especialmente —y valorar— por tanto las charlas que pudo tener Magallanes con dos interlocutores privilegiados, João de Lisboa y Andrés de San Martín, asunto que parece haber sido pasado por alto por cuantos se han ocupado de su expedición.

Calificamos de clave tal relación por excepcional y única; Lisboa, es obvio, en tanto que participante de la misteriosa expedición de Haro y Manuel, quien conocía la derrota realizada y su máximo alcance geográfico, y vista su antigua relación con Magallanes, éste pudo visitarlo y tratar sobre ello y, claro, obtener mayor información de provecho para su conocido propósito. En cuanto a Andrés de San Martín, su importancia radicaba en su amistad con Amerigo Vespucci, quien hacia el final de su vida le otorgó poder para atender todos sus asuntos en 1508, cuando ambos residían en Sevilla³⁵, confianza que fue ratificada por su viuda al designarlo albacea testamentario de su esposo, materia sobre la que Fernando de Magallanes debió enterarse en algún momento de la década, quien por ello debía conocer sus papeles (relaciones, esquicios de planos). Ahora bien, sabemos de manera indudable, que el piloto florentino alcanzó en su recordada navegación hasta los 50° de latitud austral en el curso de su periplo y advirtió la sugerente declinación litoral del continente y, como consecuencia, pudo conjeturar acerca de la posibilidad de una apertura en el mismo que permitiera penetrar tierra adentro y tal vez cruzar de oriente a occidente la desmesura territorial. Hemos reflexionado largamente sobre el punto y concluimos que no sólo tal conversación entre Magallanes y San Martín pudo tener ocurrencia, sino que en tal circunstancia hallamos explicación para la incorporación de ese calificado piloto en la Armada de Molucas. ¿Puede acaso hallarse una mejor razón para tal hecho?

Laguarda Trías ha sido el primero en ocuparse del asunto y en establecer de modo fehaciente la vinculación que hubo de darse entre Vespucci y Magallanes a través del piloto y cosmógrafo Andrés de San Martín, personaje al que calificó de “heredero del legado técnico” del florentino³⁶. En efecto, es conocida la relación de amistad entre ambos tanto como para que el primero otorgara al segundo en 1508 un mandato para atender sus asuntos privados. De ello infiere el historiador uruguayo que *Vespucci hizo partícipe a su apoderado de sus técnicas astronómicas y de sus secretos profesionales*, fundando su opinión en la competencia náutica y cosmográfica adquirida por San Martín a partir de las enseñanzas que recibiera del florentino mientras el mismo estuvo a cargo de la dirección técnica de la Casa de Contratación de Sevilla en calidad de Piloto Mayor. La valía en que tenía sus conocimientos llevaron a San Martín a solicitar que se le designara para tan importante cargo a la muerte de Vespucci. Aunque no tuvo suerte en su postulación pues en definitiva el elegido fue Juan Díaz de Solís, San Martín obtuvo el reconocimiento como piloto de aquel organismo hispalense, con un salario de 20.000 maravedíes anuales (1512), amén de disfrutar del excepcional privilegio de poder *sacar copias del Padrón Real de la Casa de Contratación*, es decir, la posibilidad de acceder a las informaciones cartográficas referidas al Nuevo Mundo que tenían el carácter de secretas³⁷. Con sus aspiraciones personales reprimidas por las circunstancias San Martín debió aguardar en espera de una oportunidad más propicia y de momento lo único que consiguió fue una mejoría en su remuneración por disposición real. En tal situación se hallaba en 1518 cuando



se incorporó como piloto en la Armada de Molucas, circunstancia favorable que hubo de dársele por el conocimiento que de su saber y competencia había obtenido para entonces Fernando de Magallanes. De esa manera pudieron llegar a éste las noticias, los datos y prácticas e inclusive las conjeturas que debieron originarse en la afamada experiencia de la navegación exploratoria de Amerigo Vespucci a lo largo de la costa sudamericana oriental en 1501-02, que Magallanes pudo aquilatar como antecedentes valiosos para afirmar su propia audaz propuesta al rey de España. De ahí, insistimos, que el trato previo entre el hidalgo portugués y San Martín y su contratación posterior fueron expresiones de un mismo anhelo de Magallanes como era el de contar con la presencia y la colaboración de quien habría sido el depositario de las enseñanzas y secretos náuticos y geográficos de Amerigo Vespucci.

Para terminar esta larga consideración reiteramos nuestro convencimiento acerca del conocimiento geográfico de Magallanes, afirmando que fue bueno y bastante para su acariciado proyecto exploratorio. Ello explicaría después la tenacidad y la porfía con que el navegante mantuvo su derrota en el curso de su viaje memorable.

La Armada de Molucas

El período de dieciocho meses que siguió desde el 22 de marzo de 1518 hasta el 20 de septiembre de 1519, lapso que tomó la organización de la expedición descubridora hasta su zarpe definitivo hacia su misterioso destino, ha sido considerado por los historiadores y biógrafos de Magallanes como el más laborioso e ingrato de las etapas que debieron superarse para alcanzar el ansiado momento de la partida. Entonces muy poco de lo mucho que debía hacer se le dio fácil al portugués. *Es cierto que el emperador Carlos ha empeñado su palabra de disponer todo lo necesario para el viaje, y ha ordenado a todos los funcionarios que presten la más amplia ayuda, ha escrito Stefan Zweig al abordar el punto, Pero entre una orden, así sea una orden imperial y su cumplimiento queda espacio para múltiples dilaciones y obstáculos*³⁸. Por eso Magallanes, ante la evidencia cotidiana de tal realidad asumió su responsabilidad y se empeñó en estar en todo, supervisando todo, para que de verdad las cosas se dieran tan bien como se las había ordenado y, mejor, en la medida de lo posible. Una tarea de titánica porfía y preocupación.

El comentario del talentoso autor austríaco, compartido prácticamente por todos cuantos se han dedicado a la consideración de la expedición magallánica, ha molestado a historiadores españoles contemporáneos quienes por su parte afirman que las cosas se hicieron sin oposiciones ni dilataciones³⁹. En verdad que de haberlas, las hubo y repetidas. Es imposible pretender tapar el sol con un dedo: era el estilo propio de la época y casi la norma que una orden superior, aun procediendo de una jerarquía

tan elevada como la de que se trata, tuviera como respuesta el celo, la prontitud, la honestidad y otras exigencias en procura de su cabal obediencia. La traba no siempre fue ostensible y no pocas veces adoptó formas sutiles. En suma, la insidia y la malquerencia, las intrigas variadas que las hubo y muchas, la envidia y la deshonestidad harían lo suyo en esa etapa determinante perturbando y retrasando de cualquier modo el expedito curso de las cosas.

Basta recordar para afirmarlo, como ejemplo, lo acontecido años después, en 1580, con la organización de la expedición pobladora de Pedro Sarmiento de Gamboa al estrecho de Magallanes. Entonces este esforzado cuanto infortunado capitán se empeñó personalmente en gestionar lo que estaba a su alcance para cumplir en la mejor forma el mandato real [...] *porque todos se excusaban, escondían y por negociaciones se salían fuera del servicio desta armada porque decían que esta jornada era de mucho trabajo y de poco provecho; este era el clamor de todos los que usan andar en las flotas de las Indias, que no menearan su pie de un cabo a otro por su padre ni por Vuestra Majestad, si no ven el interés cierto por adelante*, relataría quejoso después al rey Felipe II⁴⁰. [...] *No puedo dejar de lastimarme un poco acordándome de lo que aquí pasó. Lo primero, muchos gastos de salarios extraordinarios no necesarios, que lo que podían hacer dos encargaban a diez, y hacíanlo peor, hurtaban mucho más y casi no se concluía; y al cabo lo dejaban todo en confuso, así en el rescibo como en la entrega en las naos, que de infinitas cosas ni el proveedor ni nadie pudo saber dónde se embarcó o a quién se entregó. Y así quedó la hacienda de Vuestra Majestad perdida, el tiempo malgastado, la hacienda por hacer y la gente desapercibida...*⁴¹.

Si tal ocurrió en un tiempo en que gobernaba el monarca más estricto y severo de que hay memoria en la historia de España, agregamos por nuestra parte, no hay de qué extrañarse —ni menos por qué molestarse— de que la situación que se comenta se diera bajo condiciones ciertamente diferentes a las del reinado de Felipe II, esto es, cuando su padre joven e inexperto se hizo cargo de los asuntos de los reinos hispanos. De modo que, concluimos, había que arar con los bueyes que se tuviera... y algunos eran, en verdad, mañosos.

Si lo comentado hubo de formar parte de la rutina habitual de los preparativos de las expediciones a las Indias, tuvo también la del caso sus problemas propios en la forma de algunos asuntos ingratos que surgieron en el transcurso de los aprestos, que exigieron cuidado y buen tino para su solución y de una gran dosis de aguante y paciencia como cosa personal de Magallanes. Veamos en síntesis de qué se trató y cómo se resolvió cada entuerto. Tales fueron la desconfianza de los oficiales de la Casa de Contratación acerca de la lealtad y buen manejo de las cosas por parte de Magallanes; la presencia de portugueses en la armada; el denominado “incidente de las banderas” y los esfuerzos de Portugal para hacer abortar el proyecto⁴², entre otros.

Lo primero surgió en cuanto trascendió el acuerdo al que llegaron el rey Carlos



con Magallanes y Faleiro en lo tocante a sus privilegios y autoridad, y al reparto de los beneficios esperados al término de la empresa exploratoria, todo ello considerado excesivo por los factores de la Casa de Contratación, generándose así un ambiente de desconfianza hacia ambos, en especial al primero. Como el malestar llegó a los oídos reales no se encontró mejor solución que la de designar a Juan de Cartagena, hombre de alcurnia y de la más completa confianza del obispo Fonseca, para el desempeño del cargo de inspector o veedor general de la armada, en calidad de *persona conjunta* con aquéllos. Este nombramiento si bien tranquilizó de momento a quienes dudaban de la lealtad y honestidad de Magallanes, sería causa de la más grave y perturbadora situación del viaje, según se verá. Ello, además de impartirse por parte del rey nuevas y precisas instrucciones a las que debía ceñirse la conducta de Magallanes en el comando de la armada y desarrollo de la expedición. El segundo problema referido al número de portugueses en la flota, tanto entre los oficiales como entre la tripulación, se resolvió reduciendo su número a poco más de tres decenas en el total de integrantes. La tercera cuestión fue el tonto y absurdo incidente de los estandartes, en la realidad un simple malentendido sobre las armas heráldicas de Magallanes y su colorido, confundidos por el vulgo ignaro con la enseña real de Portugal y la misma, en consecuencia, por las circunstancias fue vista como una ofensa para España, lo que originó un reclamo patrioterico que fue enfrentado con rapidez y sensatez por el rey Carlos, que hizo justicia a Magallanes y puso las cosas en su debido lugar.

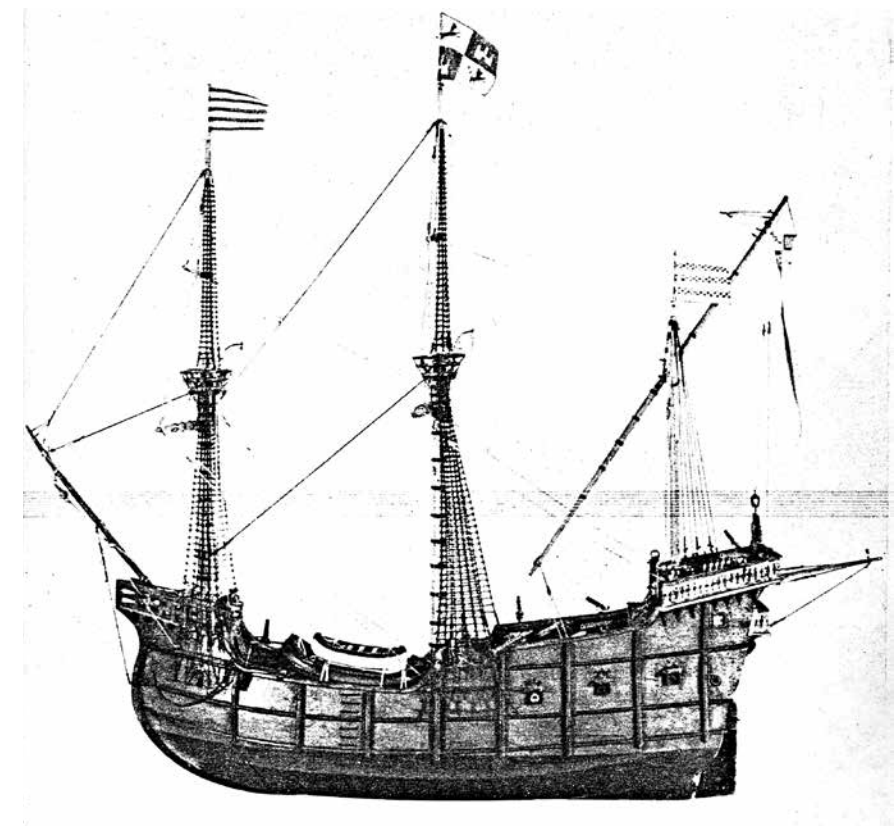
Por fin al mismo monarca cupo resolver el problema surgido entre Magallanes y Faleiro, cuya conducta poco atinada generó preocupación entre muchos debido al desequilibrio mental manifiesto del astrónomo, asunto enojoso que Carlos resolvió cortando por lo sano, esto es, apartando a Faleiro del comando conjunto de la armada usando para ello del pretexto plausible de tener que quedarse en el país para preparar una segunda expedición a las Molucas. Y así nunca nadie haría mención a Faleiro en el futuro y todos acabarían olvidándose de él. Igualmente fue de incumbencia real la resolución del delicado asunto conformado por la incansable intriga de don Manuel de Portugal por desbaratar la expedición magallánica con el alegato de que la realización de la misma, con la meta geográfica prevista como eran las islas de las especias, afectaba los legítimos derechos de su país dada su prioridad exploratoria y sus acciones de aprovechamiento económico consiguientes. Carlos de España logró tranquilizar momentáneamente a su real par lusitano asegurándole que las tierras en cuestión estaban situadas geográficamente en la esfera hispana del tratado de Tordesillas. Aunque finalmente solucionados, más bien que mal los mencionados incordios, quedó en el ánimo de Fernando de Magallanes un regusto de molesto fastidio que acabó asumiendo como parte de su propio costo personal.

Cabe ocuparse ahora de la organización propiamente tal de la Armada de Molucas, según pasó a conocerse desde un principio, con una mención particularizada sobre sus diferentes ítemes o partidas.

Barcos, aparejos, equipos y armamento

Las cosas que Su Alteza manda que vos los oficiales de Contratación de las Indias en la ciudad de Sevilla proveáis e compréis para el despacho del armada que Sus Altezas mandan inuiar con Ruy Faleiro y Hernando de Magallanes... Primeramente, cinco navíos, de porte, los dos, de á ciento é veinte toneles cada uno, y otros dos de á ochenta toneles cada uno, y el otro de sesenta toneles, aparejados para viaje de dos años⁴³.

De esta adquisición se encargó el factor Juan de Aranda, quien para el efecto se trasladó al puerto de Cádiz. Allí se concretó la selección y compra de las naos del tipo carraca⁴⁴: *San Antonio* de 120 toneles, *Trinidad* de 110 toneles, *Concepción* de 90 toneles, *Victoria* de 85 toneles y *Santiago* de 75 toneles⁴⁵. Cada una de las naos, voz con la que al parecer mejor se identifica su tipo, tenía tres mástiles y uno de ellos dotado con velas latinas. Considerados desde la perspectiva actual eran en verdad



21. Maqueta de la carabela Trinidad

barcos pequeños, poco más o menos que una goleta pesquera o un yate de turismo de tamaño mediano. Al parecer no carecían de garbo con el velamen desplegado según puede apreciarse de una fotografía reciente que muestra a la *Victoria* reconstruida, en plena navegación. He aquí sus medidas principales: *San Antonio*: eslora cubierta principal 23,83 m; manga máxima 7,30 m; puntal cubierta principal 4,07 m; *Trinidad*: 23,46 m, 7,18 m y 4,02 m; *Concepción*: 20,60 m, 6,71 m y 3,82 m; *Victoria*: 21,68 m, 6,60 m y 3,80 m; *Santiago*: 20,70 m, 6,31 m y 3,60 m, respectivamente. El costo total de la operación fue de 1.315.750 maravedíes, a lo que hay que añadir otros 3.750, suma en la que Aranda valorizó su gestión. Se trató, quede claro, no de barcos nuevos sino usados —según parece lo que había disponible— y cuyo estado general era menos que regular, casi lamentable a juicio de algunos testigos que los vieron después en el puerto de las Muelas (Sevilla). De estos barcos, todo indica por su relación costo/tonelaje, que la *Victoria* era la que se hallaba en mejor estado como lo probaría su resistencia demostrada por el hecho de que sería la única que pudo retornar a España al cabo de tres años de bravo navegar. La condición desmedrada del conjunto de naves exigió para ellas reparaciones completas y a fondo.

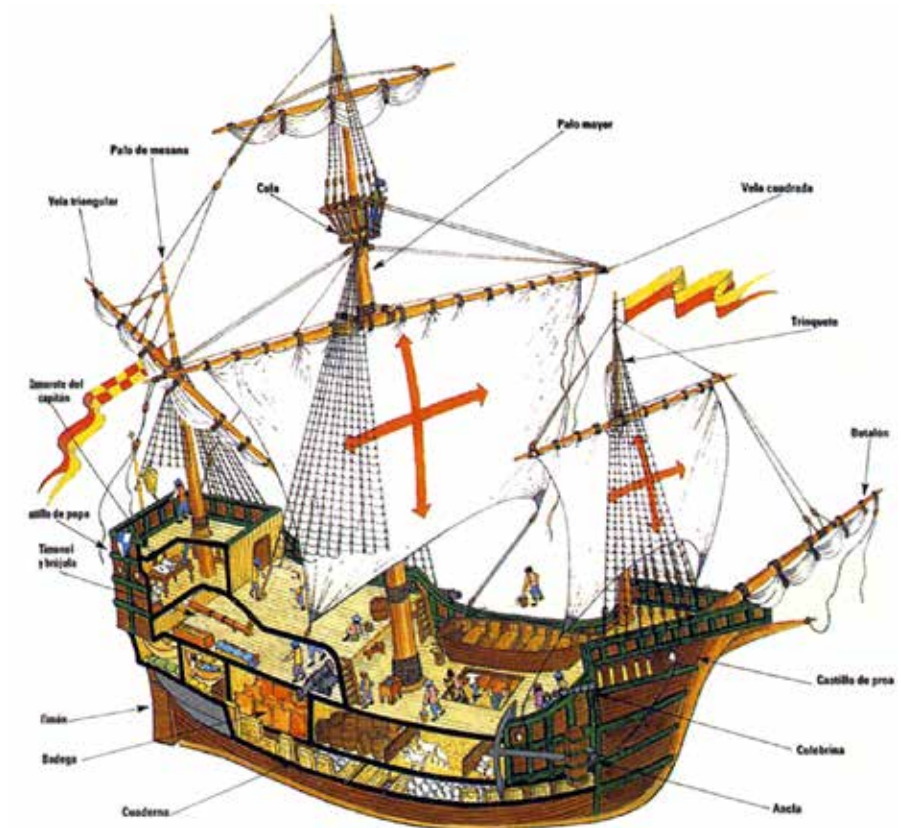
A propósito y vista la intervención del corrupto Aranda en el negocio, ojalá no se haya dado entonces cosa semejante a la que Pedro Sarmiento participaría al rey Felipe más tarde, al puntualizar respecto de la calidad de las naos que habiéndolas tomado los encargados de su adquisición *muy buenas, fuertes y nuevas [...] las dejaron y soltaron, a lo que entendí, por muy buenos cohechos, según me certificaron*⁴⁶.

Ignacio Fernández Vial, dados sus conocimientos en construcción naval, ha hecho un estudio acabado sobre los barcos de la Armada de Molucas y al mismo cabe remitirse por irremplazable⁴⁷.

Una vez adquiridas, las naves fueron conducidas desde Cádiz hasta el puerto de San Lúcar de Barrameda, antepuerto de Sevilla situada río Guadalquivir arriba. Allí fueron tomadas por pilotos con experiencia en la navegación fluvial que remontaron aquel curso, hasta dejarlas atracadas en el muelle del puerto de las Muelas, zona de la ciudad donde se concentraban las faenas de reparación y construcción de embarcaciones. Aquí, se procedió a reparar sus cascos en profundidad, tanto la obra muerta como la obra viva. Para ello fueron varadas, con el fin de [que] una vez repasada una a una toda su tablazón y sustituida toda aquella tabla que estuviera en mal estado, carenarlas y calafatearlas. Así mismo se procedió a reconocer meticulosamente todas las arboladuras, jarcias y velas con sus cabos de maniobras, cambiando las que previsiblemente no estaban en condiciones para soportar duros esfuerzos a que iban a ser sometidas durante la travesía prevista. Los trabajos de reparación estuvieron a cargo de dos carpinteros de ribera, maestros calificados del puerto hispalense, y su envergadura amplia y compleja permitió dejar las naos en excelentes condiciones de navegación para afrontar las demandas de un periplo prolongado y exigente por mares en buena parte del todo desconocidos. La importancia de la obra

se infiere de su costo, muy elevado en relación con el de la adquisición, pues si éste totalizó la cantidad conocida, el de las reparaciones fue de 910.000 maravedíes, vale decir, un sobre costo equivalente al 70%.

Las naves fueron provistas con todo lo necesario para su operación: cabullería, velería, anclas, poleas, motones y bombas; fanales y faroles; maderas de respeto (reserva para reparaciones); herramientas varias de carpintería y herrería; útiles de cocina desde hornillos hasta cuencos y otros elementos para la preparación y consumo de los alimentos; materiales para calafatear cascos, para reparar o reponer velas y la cabullería y otros distintos artículos de utilidad variada. También se las dotó con la artillería necesaria para el uso marino (salvas, señales) o para enfrentar contingencias (ataques o defensas): lombardas o bombardas, pasamuros, falconetes y versos según su calibre, con su correspondiente munición; armas varias de infantería (espadas, lanzas, ballestas, flechas y otras) para realizar o repeler ataques según los casos.



22. Corte esquemático de la carabela *Victoria* que muestra su disposición espacial

Provisiones y abastos complementarios para la vida cotidiana

Los alimentos, aspecto esencial en toda navegación de altura como aquella a realizar, se compraron siguiendo la norma usual de relación hombre embarcado/año determinada por la experiencia y que fue calculada en el caso para una duración de dos años. Su variedad estaba condicionada por la capacidad de conservación a bordo. Básicamente constaba de bizcocho o galleta marinera, carne salada o ahumada de puerco y pescado seco, ítemes estos tres que conformaban la base de la dieta cotidiana durante los viajes de antaño; legumbres secas, arroz, ajos, frutas secas y almendras; vino, vinagre, aceite y miel, ésta para endulzar pues el azúcar de caña era escaso y muy caro. El agua se llevaba en pipas y se renovaba periódicamente con la colecta de lluvia o en aguadas litorales. La necesidad de carne fresca se atendió con el embarque de algunos animales vivos (vacunos, cerdos, gallinas) y se contaba con su reposición en las costas a visitar (capturas, intercambio). Entre los artículos no alimentarios pero sí necesarios en casos de enfermedad o de accidentes se incluyeron medicinas y remedios varios de origen vegetal o mineral, además de un muy escaso instrumental para cirugía.

Otros elementos y artículos diversos fueron aquellos pensados para obsequiar y/o trocar con los pueblos a conocer durante el viaje; los ornamentos religiosos; banderas y estandartes y varias otras cosas de necesidad cotidiana o eventual⁴⁸.



Elementos de navegación

Rubro esencial del equipamiento de una nave como es el referido a su movilidad en el mar, se componía de diversos artilugios y elementos imprescindibles para una segura navegación, máxime si de altura y por rumbos poco conocidos o desconocidos del todo. Importa su enumeración para conocer su clase y utilidad: siete astrolabios, instrumentos para tomar la altura del sol y fijar la posición latitudinal (uno de madera y seis de bronce); veintiún cuadrantes de madera para idéntico propósito; treinta y cinco brújulas o agujas de marear, para seguir los rumbos; seis pares de compases de bronce para medir distancias en las cartas y para trazar rumbos en las mismas; veintiocho relojes de arena para la medición del tiempo y veinticuatro cartas de marear o mapas. Parte de estos elementos fue suministrada por Ruy Faleiro, otra por Magallanes y el resto fue ordenado fabricar o comprar. Se incluyó también una buena provisión de pergamino y de cuero para su fabricación, para los trabajos de confección de planos y cartas durante el viaje.

Gente embarcada

No obstante ser Sevilla junto con Lisboa los dos centros portuarios de la península ibérica que concentraban el movimiento marítimo de ultramar, con las Indias Occidentales o Nuevo Mundo aquella y con África y las Indias Orientales la segunda, y conformar por consecuencia focos potentes de atracción para cuantos ansiaban embarcarse hacia tierras lejanas por amor al mar y más que nada a la aventura y, en una de esas, por la posibilidad de cambiar de vida y de fortuna, sin embargo de ello, se reitera, escaseaba la gente de mar para tripular las naos que lo requerían. No abundaba la clase recomendable por capacidades o competencias y sí sobraban los haraganes y tipos de mala estofa entre tantos que deambulaban por las calles hispalenses, menos aún si se los quería exclusivamente originarios del amplio entorno territorial. Fue lo que aconteció con la Armada de Molucas en que si los factores de la Casa de Contratación los preferían españoles, Fernando de Magallanes, en cuanto capitán general de la armada, deseaba reclutar para ella tantos paisanos como pudiera, porque había entre ellos gente de fiar y competencia náutica que era lo que el futuro jefe expedicionario anhelaba como cosa buena.

La situación que por consecuencia de tal diferencia hubo de vivirse fue la de una tensión soterrada que concluyó cuando la realidad acabó por imponerse y ello fue especialmente duro de aceptar para los oficiales de la Casa de Contratación: había que manejarse con lo que había a mano y seleccionar en consecuencia “según el olfato” de la gente entendida en las cosas del mar y, al fin, allanarse a contratar en reemplazo de los españoles que no enteraban la cantidad requerida y completarla no sólo con portugueses, sino con cuanto extranjero quisiera embarcarse, aunque es claro con preferencia por los que eran oriundos de regiones marítimas.

Acerca del total embarcado hay diferencias entre los autores que se han ocupado del viaje magallánico, oscilando las cantidades entre un mínimo que va de 234 a 243 tripulantes al partir de Sevilla, hasta un máximo de entre 258 y 265 (que inclusive se estira hasta 270) al zarpar desde las Canarias⁴⁹. Ponderando los cálculos de unos y otros, tal vez la cantidad más aceptable podría ser de 265 hombres. Las cifras varían porque en la recluta hubo bajas y altas que no siempre fueron equivalentes en número. De ese total, ingresarían al estrecho de Magallanes unas 260 personas y únicamente retornará un tercio a España al cabo de tres años y algo más desde la partida (los desertores de la *San Antonio*, unos cincuenta hombres; los dieciocho famosos que lo harán a bordo de la *Victoria* en 1522 y otros tantos que irán llegando con posterioridad en la medida que fueron escapando de sus captores portugueses). Los dos tercios restantes fallecerían durante el largo viaje por diversas causas y circunstancias. Por nacionalidades predominaron los españoles que sumaron 166 según la cuenta de Fernández, con diversos orígenes regionales especialmente andaluces que hicieron el sesenta por ciento de ese total; los extranjeros, 105 según la misma cuenta, fueron





predominantemente portugueses (31 ó 33), italianos de Génova, Lombardía y Sicilia, griegos de Rodas, flamencos, alemanes, irlandeses y un inglés, además de dos negros africanos y un malayo (Enrique, criado de Magallanes). Respecto de los primeros las cantidades varían entre 31 ó 33 según algunos autores, hasta 43 del historiador Visconde de Lagoa (dato acompañado por la individualización de cada uno de ellos); otro académico como es R. Skelton afirma que los portugueses que acompañaron a Magallanes en su viaje fueron *por lo menos 37*, porque varios hombres de mar en esa nacionalidad se hicieron pasar por españoles para ser admitidos, razón por la que resulta difícil precisar el total de lusos embarcados⁵⁰.

Tocante a la oficialidad la selección fue naturalmente más estricta por tratarse de la responsabilidad ejecutiva y operacional de las naves, y, al fin, la misma se dio en una proporción más o menos parecida a la tripulación total. Vale señalar como ejemplo los correspondientes mandos y responsabilidades registrados al momento de partir: nao *Trinidad*, capitán general Fernando de Magallanes, portugués; piloto, Esteban Gómez, portugués; maestro, Juan Bautista de Punzorol, genovés y contra maestro, y Francisco Albo, griego de Rodas; nao *San Antonio*: capitán Juan de Cartagena, pilotos Andrés de San Martín y Juan Rodríguez de Mafra y maestro Juan de Elorriaga, todos españoles; nao *Concepción*: capitán, Gaspar de Quezada, español; piloto, João Lopes Carvalho, portugués, y maestro, Juan Sebastián Elcano, español; nao *Victoria*: capitán, Luis de Mendoza, español; piloto, Vasco Gomes Galego, portugués, y maestro, Anton Salomón, siciliano; y nao *Santiago*: capitán y piloto, Juan Rodríguez Serrano, español según algunos y portugués según otros; y Baltasar Palla, genovés como maestro. Por fin, cabe añadir a la lista a un hombre que no tuvo responsabilidad ejecutiva alguna durante el gran viaje, pero sí la misión de conservar para memoria de la posteridad cuanto en él aconteciera que le asignara Fernando de Magallanes: Antonio Pigafetta, lombardo de Vicenza, embarcado voluntariamente en calidad de supernumerario. De este modo, es seguro que sin haberlo pensado, el apellido de este italiano sería recordado en la historia, conjuntamente con el de su ilustre jefe y el de Sebastián Elcano por obra de la casualidad y las circunstancias, como los personajes protagónicos del gran viaje.

Visto el tamaño y la disposición interior de las naos y la cantidad de carga que debió distribuirse en ellas, la pregunta ineludible es de qué espacio pudieron disponer sus tripulaciones sobre las reducidas cubiertas y las abarrotadas bodegas. Teniendo presente las medidas de longitud y anchura consignadas para los barcos y las dotaciones aceptadas para los mismos que debieron promediar las 53 personas por cada uno cuando las naos eran cinco (y sobre 60 cuando la pérdida de la *Santiago* obligue a redistribuir su tripulación), y a la vista de la reconstruida *Victoria* en el Museo de Sitio que lleva su nombre en Punta Arenas, hemos podido estimar una disponibilidad de unos dos metros cuadrados por persona en promedio para cada nao, es decir, un espacio realmente mínimo dentro del cual había que cuidarse para no toparse en

algunas faenas y aceptar la inevitabilidad del apretujarse unos junto a otros cuando llegaba el momento del descanso y soportar las consecuencias sobrevinientes de la situación⁵¹. La incorporación de las hamacas —una innovación tomada de los indígenas del Caribe tras los primeros viajes españoles— pudo ayudar a aliviar un tanto tal situación para la época del viaje a Magallanes aunque siempre en grado insuficiente. La incomodidad debió ser por entonces y por mucho tiempo la regla en las antiguas naves fueran éstas de altura o de empleo costero. La excepción, por cierto, la conformaba el capitán que disponía de una reducida cámara que si no le brindaba mayor comodidad le aseguraba la necesaria privacidad. El resto de la gente debía arreglarse, según autoridad o jerarquía a bordo, en camarotes, sucuchos, agujeros o rincones hasta los niveles inferiores que ocupaban lo que quedaba disponible bajo y sobre la cubierta, según buenamente se pudiera⁵².

Y así debía vivirse en esa estrechura e incomodidad extremas durante cada viaje, fueran semanas, meses...o años como acontecería a la tripulación de la Armada de Molucas. En verdad, es digno de admirar el espíritu y el aguante de esa gente enfrentada siempre a las contingencias propias de la navegación de altura, con climas variables que tanto podían brindar situaciones agobiantes de calmas hasta tormentas que podían enloquecer al más plantado. En esos espacios mínimos se trabajó, se descansó, se alternó y holgó, se sufrió y se murió en invariable secuencia de pruebas para la resistencia humana, sin esperarse otra cosa que el éxito de un viaje o de la empresa que lo motivaba y que, si no resultaba como se deseaba, la frustración hacía que ello agobiara a la sufrida tripulación hasta el máximo de lo tolerable. Sus padecimientos serían así parte insoslayable de las esforzadas empresas marítimas de comienzo de los tiempos históricos modernos dignos del mayor reconocimiento de la posteridad.

Costo de la expedición

Este aspecto es otro de los más estudiados de la expedición que nos ocupa. En su hora las cuentas fueron hechas puntual y escrupulosamente por quienes estaban a cargo de la tarea contable y recogidas por las fuentes originales que las han transmitido a la posteridad. Aunque se conocen los costos partida por partida, interesa la referencia al gran total que enteró 8.751.125 maravedíes (hay otros cálculos distintos aunque muy cercanos), cuya equivalencia en moneda norteamericana de oro actual es de US\$ 290.675, según cálculo hecho por el historiador Timothy Joyner para 1990.

Si bien desde un principio Cristóbal de Haro había manifestado su interés en asumir el financiamiento de la expedición aun a su entero peculio, el rey Carlos sólo aceptó su concurrencia directa en un cuarto del total y se reservó para sí el aporte del resto. Pero, llegado el momento de hacerlo efectivo sus recursos escasearon y fue



el empresario pimentero y financiero quien, como representante de la casa bávara Fugger, le facilitó al monarca el dinero necesario. De allí que hay quienes, sin conocer a fondo este último aspecto al parecer, han ampliado la participación de Haro hasta los tres cuartos del costo de la expedición. Como haya sido, lo ocurrido permite cerrar el círculo comprensivo, esto es, que el surgiente capitalismo financiero occidental que había estado en la génesis de la expansión marítima y el ensanche del conocimiento geográfico del orbe, acabaría haciéndose presente y facilitando la realización de la empresa más temeraria de cuantas se habían intentado en más de un siglo hasta entonces y que permitiría a su término precisar sin lugar a duda la exacta magnitud del planeta.

Por otra parte y para reafirmar de manera indubitada la rentabilidad del negocio de las especias —vista la contribución financiera de que se trata como una inversión—, lo que también pone de relieve el trasfondo económico de la gran empresa magallánica, basta recordar adelantando lo que ocurrirá al retorno de la única nave superviviente de la Armada de Molucas, la *Victoria*, cuando la venta de los 528 quintales de clavo de olor que traía en su bodega⁵³, —operación que estuvo a cargo de Cristóbal de Haro (¡no podía ser otro!)—, arrojó un valor de 7.890.434 maravedíes. Esa suma ciertamente cuantiosa en la época pagaría virtualmente el costo de la expedición, aun considerando sus enormes pérdidas materiales. La vida del más de centenar y medio de tripulantes que no retornarían jamás, se excluye de este cálculo porque la existencia humana, demasiado se sabe, es invaluable.



La partida

Al principiar agosto de 1519 la laboriosa y con mucho ingrata tarea de organización de la expedición para dejarla a punto de zarpe pudo darse por terminada. De modo que igualmente pudo fijarse la fecha para la ceremonia con la que se daría oficialmente comienzo a un viaje que no tenía precedentes por su temeraria propuesta. Había que hacerlo, es claro, en el estilo propio del tiempo, de plena vigencia de la fe cristiana que hermanaba a todos los pueblos de Occidente, ciñéndose asimismo a las antiguas normas propias de la caballería todavía vigentes. Ello significaba, de una parte, dar gracias a la Divinidad por los favores concedidos a la empresa hasta aquel momento e impetrar el amparo para lo que hubiera de suceder en las jornadas del porvenir; y, de otra, prestar el juramento de fidelidad al soberano, el rey Carlos, por parte de Magallanes, como capitán general responsable de la expedición, y luego recibir él mismo el homenaje que debían darle sus capitanes y compañeros en la armada.

La ceremonia se programó para el día 2 y se eligió como lugar apropiado para ella la iglesia de Santa María de la Victoria, sita en el barrio sevillano de Triana, templo en



23. Partida de la expedición magallánica desde el puerto de Sevilla
(10 de agosto de 1519)



el que se veneraba la imagen de la Virgen de los Milagros reproducida por el pintor Francisco Villegas en la vela principal del trinquete de la nao capitana *Trinidad*. Como correspondía se solemnizó con el oficio de una misa mayor a cargo del obispo de la ciudad ante una concurrencia nutrida formada por la gente principal, autoridades, oficiales de la Casa de Contratación, Beatriz Barbosa, esposa amada de Magallanes, su padre Diego y algún otro pariente, los oficiales y tripulantes de la Armada de Molucas, y mucho del vecindario que no quiso perderse esa jornada ciertamente histórica.

En el momento oportuno, el capitán general, vestido con sus galas, como los demás oficiales de la armada, recibió del corregidor Sancho Martínez de Leiva el estandarte real, símbolo tanto del elevado patrocinio del monarca, cuanto de su autoridad y que Magallanes debía ejercer en su representación mientras durara el viaje, tras lo cual éste, puesto de rodillas, juró fidelidad al rey Carlos de Habsburgo. Luego tocó a los oficiales de la armada con Juan de Cartagena a la cabeza, uno a uno, rendir el homenaje de fidelidad a su jefe. Esta ceremonia que debió ser muy lucida por su solemnidad y trascendencia y por la parafernalia acompañante, debió contentar mucho al digno capitán general que había concebido la empresa y se había esforzado como ninguno en llevarla a buen término de organización.

Los días que siguieron, hasta el 10, los empleó Magallanes en una inspección personal del estado en que habían quedado las naves y su equipamiento correspondiente, faena cuidadosa que no por fastidiosa por momentos debió tomar su debido tiempo y en ello, gustara o no, debieron asistirlo todos los capitanes, pilotos y maestros y demás responsables o encargados de cada cosa.

Lunes por la mañana, 10 de agosto del año 1519, una vez que la escuadra tuvo a bordo todo lo que era necesario, como igualmente su tripulación, compuesta de 237 hombres⁵⁴, se anunció la partida con una descarga de artillería y se desplegaron las velas del trinquete, recordaría después Pigafetta aquel momento tan importante por esperado⁵⁵.

Ha sido posible recrear lo que pudo ser la escena del zarpe de las naos gracias al talento artístico del pintor español Manuel García y Rodríguez, quien hacia 1919-20 recibió el encargo de los herederos de José Menéndez y Menéndez, acaudalado empresario que fue figura protagónica del desarrollo económico de Magallanes en el período de cambio de los siglos XIX al XX, fallecido en 1918, de realizar una obra del género que recordara el comienzo de la memorable hazaña marítima⁵⁶. El artista satisfizo cumplidamente el encargo de recordar lo que fuera el comienzo de la misma, ciñéndose a los cánones del realismo historicista y con admirable resultado.

Describimos así la escena según la hemos podido apreciar de la contemplación detenida de esta obra de arte.

Las naos estaban situadas en el sector de Sevilla conocido como puerto de las Muelas, sitio que se ha visto concentraba la actividad de reparación y fabricación, y de apresto para las embarcaciones, junto al muelle que permitía el acceso a las mismas. Río Guadalquivir de por medio se observa muy próxima la Torre del Oro, el edificio más conspicuo de la ciudad hispalense y más al fondo otro no menos emblemático como es su famosa catedral, en un paisaje enmarcado por árboles y arbustos floridos que dan fe de la generosidad natural de esa parte del mediodía ibérico. En el borde del muelle hay un grupo de personas entre las que con seguridad, en primera fila, debiera adivinarse a Beatriz Barbosa con su hijito en brazos, acompañada por su padre y suegro de Magallanes, Diego Barbosa, también a las autoridades principales de la ciudad y a los factores de la Casa de Contratación, todos pendientes de lo que transcurre a su vista.

Presencian el lento desplazamiento de las dos primeras de las cinco naos de la Armada de Molucas; la primera con seguridad es la capitana *Trinidad*, con toda la tripulación agrupada sobre la cubierta y el castillo de popa. Magallanes se nos presenta visible y algo aislado sobre el castillo de proa y tras él sus oficiales. Las naos despliegan velas en los palos trinquete y mayor donde son visibles, respectivamente, en la capitana las imágenes de la Virgen María, bajo la advocación de Nuestra Señora de los Milagros, y las armas heráldicas de Magallanes. La segunda nao muestra sólo en visible rojo la emblemática cruz de Santiago en cada vela, lo que permite suponer

que las velas principales del resto de las naves ostentaban semejante símbolo. Cuadro ciertamente hermoso.

Avanzando tranquilamente río Guadalquivir abajo, conducida por la corriente y con la ayuda de la fuerza de sus velas, la flotilla navegó hasta el antepuerto hispalense, San Lúcar de Barrameda, ubicado en el estuario fluvial. *A los pocos días, narra Pigafetta, apareció el capitán general, con los otros capitanes, navegando río abajo en las lanchas de las carabelas; y permanecimos allá muchos días aún, para terminar de armar muchas cosas que faltaban; y, en todos, bajábamos a tierra, para oír misa en el lugar que dicen Nuestra Señora de Barrameda, cerca de San Lúcar. Y antes de la partida, el capitán general quiso que todos confesasen, y no consintió que ninguna mujer viniese en la armada, para mayor respeto⁵⁷.*



24. La carabela Victoria, reconstruida, en navegación

Allí, muy probablemente, debió ser donde Magallanes impartió sus últimas instrucciones en orden al mejor y más armónico desarrollo del viaje a emprenderse. Éstas dijeron con la forma de navegación, en que la nao capitana habría de preceder a las otras tanto de día como de noche, ocasión en que el farol de popa de la *Trinidad* debía ser particularmente observado, circunstancia para la que se elaboró un código de señales que debería ser practicado sin más; también se dispuso la forma de hacer las guardias durante la navegación, todo, vale repetirlo, para el bien del viaje⁵⁸.

Finalmente, siendo el 20 de septiembre de 1519, hallándose todo listo a la más completa satisfacción del capitán general, éste impartió orden de partida y de esa manera, con la imagen del castillo de Medina Sidonia en el horizonte como última

visión de Europa, las naos de la Armada de Molucas penetraron ordenadamente en el mar océano.

¡Viento a un largo, capitán!⁵⁹ pudieron propiciar los hados de Magallanes en ese momento irrepetible en que cobraba forma su acariciada empresa.

Por la Mar del Norte hasta el meridián americano rumbo al sur y suroeste

El primer tramo del viaje oceánico se cumplió satisfactoriamente al echar anclas la armada en el puerto de Santa Cruz de Tenerife (Islas Canarias) el día 26. Todo había transcurrido con normalidad y si Magallanes había tenido alguna inquietud ello guardaba relación con lo que había tramado, y quizá todavía tramara, el rey Manuel de Portugal con el propósito de desbaratar la empresa exploratoria, pero hasta entonces esa eventualidad no se había dado, de allí la tranquilidad relativa del capitán general.

En el puerto canario se aguardó por varios días la llegada de una carabela que debía venir desde Sevilla con una carga de pez, artículo necesario para la preservación de los cascos de los buques de los agentes corrosivos del mar, tiempo que se empleó en completar el abastecimiento de las naos y en ubicar y embarcar algunos marineros con experiencia en navegación de altura. La llegada de la nave esperada amén de aportar el apresto requerido, permitió al capitán general recibir una comunicación reservada de parte de su suegro Diego Barbosa por la que éste le hacía saber de un rumor que había corrido por Sevilla tras la partida de la armada y que al parecer era fundado, pues se refería a una conspiración de los capitanes españoles de la misma en contra de la autoridad de Magallanes, razón por la que aquél lo prevenía a fin de que adoptara las precauciones necesarias.

El asunto ha sido abordado a fondo por todos los que han escrito sobre la expedición, tanto autores de antaño como de ogaño, quienes con mayoría abrumadora han aceptado el complot como cosa verosímil, según se probaría con lo que acontecería en los días siguientes⁶⁰. En efecto, si hasta las Canarias no hubo cuestionamiento respecto del rumbo a seguir, sí se dio al tiempo de reanudar el viaje cuando Juan de Cartagena, por razón de su investidura como *persona conjunta* en el mando de la armada, solicitó a Magallanes información sobre el rumbo a seguir en adelante según había sido prescrito por disposición real. Incomodado por la petición por estimar que la misma constituía una injerencia indebida en el ejercicio de su autoridad, aquél aceptó brindar la información posiblemente para no dar ocasión a un problema. Así zarparon las naos, aunque siguiendo un rumbo ligeramente diferente hacia el sur, para

pasar entre las islas del Cabo Verde, posesión portuguesa, y la costa de Guinea donde también los lusos tenían una antigua presencia, orientación general que se mantuvo durante los días siguientes.

Quienes encuentran razón en el proceder de Magallanes la fundan no sólo en su derecho como capitán general, sino en el recelo comprensible que el mismo tenía respecto de algún movimiento ofensivo del rey de Portugal en perjuicio de la Armada de Molucas, lo que le obligó a mantenerse alerta especialmente en esos mares. Ahora bien, aquél al ser nuevamente requerido por Cartagena, quien evidentemente lo hacía interpretando el sentir de los otros capitanes españoles, se negó terminantemente a dar explicación alguna, cortando por lo sano: que en adelante se siguiera el rumbo de la capitana tal y como se había instruido oportunamente, o sea, de día con señal de bandera y de noche mediante el farol de popa, y con eso bastaba.

Aquello fue no sólo un momento desagradable, sino un incordio para él y los otros, más si como consecuencia de la alteración de rumbo se perdieron algunos días de navegación, por atraso, situación que devino tensa cuando el propio Magallanes hizo cuestión acerca de la forma en que se practicaba el saludo cotidiano de homenaje por parte de los capitanes de las naos, exigiendo que ello se hiciera con las palabras correspondientes, claras y precisas, cosa que Cartagena había eludido practicar debidamente. El malestar aumentó una vez que la armada se acercó a la línea ecuatorial y debió soportar un lapso de calmas que la mantuvo prácticamente inmóvil en el mar, pasado lo cual debió enfrentarse una tormenta que zarandeó rudamente a los barcos. Entre tanto así ocurría creció el disgusto por ambas partes. En Cartagena, porque fundado en su jerarquía y nombramiento exigía compartir el mando y la autoridad sobre la armada, lo que implicaba la consulta previa en lo que atañía a sus movimientos; y en Magallanes, orgulloso como era y celoso de sus atribuciones, que igualmente consciente de su autoridad, no estaba dispuesto a compartirla con nadie, usándola por ello a discreción, sin informar más que *a posteriori* sobre sus determinaciones y como mera fórmula.

Este trance incómodo debía ser resuelto desde un principio antes de que derivara en una situación más seria. La ocasión se la brindó a Magallanes el propio Cartagena cuando, a propósito del juicio que ordenó el primero para resolver un caso de sodomía descubierto *in fraganti* en la nao *Concepción*, fueron convocados para la formación de una junta de capitanes que actuara a modo de tribunal. Una vez reunidos éstos con él en la *Trinidad*, Magallanes enfrentó con rudeza a Cartagena por lo que estimó era un desacato a su autoridad y dispuso su detención, circunstancia que lo apartaba del mando de la *San Antonio*. De esa manera la tensión cedió de momento, más todavía cuando el capitán general accedió a dejar a Cartagena preso, bajo el cuidado de Luis de Mendoza, capitán de la *Victoria*.

Mucho se ha opinado sobre este asunto en procura de razones o sinrazones para tal proceder de Magallanes. Bien considerado el punto nos parece que debe convenirse





sin mayor cuestionamiento en que la raíz de la situación estaba en el nombramiento de marras en favor de Cartagena como *persona conjunta*, al disponerse que el mismo sustituyera a Faleiro en la expedición. Una determinación semejante en una empresa tan importante, por seria y delicada, era un desatino: dos cabezas al mando era una cosa irrazonable y de partida insostenible. Si su fundamento primero había sido la desconfianza con que por algunos se miraba a Magallanes en lo concerniente a un negocio trascendente, había sido, como la historia lo ha demostrado, un pésimo consejo que el rey, atendida su circunstancia de recién llegado debió aceptar. Si en un buque no puede haber más que un comandante —regla áurea en la navegación—, calcúlese cómo sería una armada con dos jefes, algo simplemente inconcebible.

Ahora bien, si tal orden al tiempo de impartirse o no fue debidamente conocida por Magallanes, o siéndolo el mismo decidió por entonces pasarla por alto para no perturbar la organización de la expedición, más si percibía con claridad su propia situación de minusvalía virtual habida cuenta del ambiente y circunstancias, distinto hubo de ser cuando se hallaban en alta mar y el portugués se sintió dueño de la situación. Como su lealtad al rey Carlos era total, según lo había jurado, y sobre ello no había que dar razón a cada quien lo requiriera, usó de sus atribuciones y de su autoridad con serena y bien meditada determinación. Allí, entonces y en el porvenir, sólo su orden primaria teniendo como única mira lo mejor para la armada y el viaje. Concordando en ello, hay amplitud para ponderar el manejo que hizo Magallanes de sus facultades, esto es, la forma en que actuó. Sin pretender justificarla sólo señalamos en su defensa que no debe perderse de vista el fastidio acumulado del lusitano por lo que había debido soportar durante el transcurso de la fase organizativa de la expedición, que debió colmar virtualmente su paciencia.

Con Cartagena detenido, tiempo propicio y el acertado aprovechamiento de la corriente ecuatorial que las conducía en la dirección deseada, rumbo general suroeste, las naos cruzaron la equinoccial y esa parte del Atlántico que media entre África y América, acercándose a la costa de Brasil (sectores de los cabos San Roque y San Agustín) a cuya vista llegaron hacia el 30 de noviembre de 1519. Tal circunstancia debió contentar a Magallanes y a toda la gente de a bordo. A éstos por la sencilla razón de que la vista de la tierra alegre a todo marino, más si verde, prometedor y amigable como es el generoso litoral brasileño; y a aquél por cuanto la misma representaba en su esquema mental de desarrollo del viaje.

En efecto, la información de que disponía era el acervo reunido a lo largo de sucesivos viajes desde aquel de Coelho y Vespucci en 1501-02 hasta el más reciente de Díaz de Solís, se hubiese tratado de expediciones oficiales o clandestinas, portuguesas o españolas. Era el largo tramo que corría, como corre desde el cabo San Roque hasta el de Santa María y el río de la Plata, un trayecto conocido y por tanto tranquilizador. Por si faltara Magallanes llamó a su lado a João Lopes Carvalho, piloto competente y hombre de su plena confianza, trasladándolo desde la *Concepción* a la *Trinidad*.

Este hombre conocía bien estas costas pues había navegado por ellas y había residido por un tiempo en el país, donde había tenido un hijo de su relación con una nativa, Joazito, quien se agregaría a la dotación de la armada en calidad de paje. Carvalho platicaría con su jefe y paisano sobre las características de la tierra y sus recursos, y, tal vez, hasta le brindaría alguna noticia sobre la navegación pasado el estuario del río de la Plata.

La tierra del palo brasil, en especial la bellísima bahía que hoy llamamos Río de Janeiro, no pudo ser más propicia para los viajeros de lo que fue: allí se dio el intercambio de productos, de frutos frescos especialmente por baratijas, relaciones amorosas *ad hoc* entre marineros y nativas, tranquilidad reparadora de ánimos y fatigas físicas. Su rica naturaleza y asombrosos habitantes humanos y animales fueron un festín de impresiones para Pigafetta, con las que llenaría páginas de su crónica. Fueron diez días de gratísimo intermedio, quizá como no habría otro en el larguísimo viaje.

El 27 de diciembre reemprendieron la travesía con rumbo sostenido al suroeste y tras ingresar al estuario del río de la Plata para conocerlo en parte, el 10 de enero de 1520 retomaron la navegación ahora, claramente, por sectores del litoral menos conocidos. De ese modo, en lentas singladuras revisando cada quiebre costero que pudiera sugerir una desconocida abra como la que se les presentó hacia los 40° S que a Magallanes y a alguno de sus capitanes que hubiera visto el globo de Schöner les pudo recordar el paso interoceánico puesto por el cosmógrafo aproximadamente en esa latitud, y que se corresponde con el actual golfo de San Matías, la *Concepción* quizá, se adelantara a las otras para *ver si había alguna salida para el Maluco*⁶¹.

Prosiguiendo la invariable declinación continental NE-SO y sus sinuosidades litorales, arribó la armada el 2 de marzo tras variados avatares que no vienen a cuento y habiendo soportado hacia los 46° S de latitud fuertes temporales (golfo de San Jorge), a un puerto que se abre un grado más al sur y que se ha estimado fuera la llamada después bahía de los Trabajos, probablemente el actual puerto Deseado.

¡Cómo había cambiado para entonces el panorama litoral! Del atractivo y verde expresivo de abundancia de vida natural de la costa del Brasil, al terroso gris amarillento, desvegetado y escaso de vida animal en apariencia de la costa acantilada de un país extraño definitivamente diferente, al que Magallanes dejaría nombre para la posteridad por los habitantes que a poco andar vería repetidamente. Del húmedo y fragante calor tropical, al seco, ventoso y frío clima del meridión.

Esa mutación física expresiva del deterioro y empobrecimiento natural, tenía su correlato anímico como que del jolgorio que aquella había generado con su visión, se había pasado a un estado de triste desaliento, casi depresivo. ¡Cómo sería más al sur! La decepción y su secuela la murmuración dañina comenzaron a apropiarse del ánimo colectivo en el buen caldo de cultivo que brindaban los pusilánimes y los resentidos. Un sentimiento que no por soterrado inicialmente dejó de ser percibido por el atento Magallanes y, si no por él, por gente que le era leal y que lo puso sobre



aviso. Así las cosas, había que encontrar un buen puerto para invernar y todo indicaba que aquel descubierto podía llenar los requisitos pues se le vio acogedor, *una bahía muy hermosa, que tenía pequeña entrada y dentro era muy grande y pareciendo que era buena para invernar*, según descripción recogida más tarde por el cronista Antonio de Herrera. Pero una vez adentro las naos sobrevino una tormenta tan recia como no la habían tenido antes, que duró cosa de seis días y las puso en serio riesgo. De manera que en cuanto se apaciguaron los vientos la armada salió de ese fondeadero y puso rumbo hacia el sur en una nueva exploración que permitiera hallar un refugio más seguro. Lo encontraron en un abra en forma de ría situada en los 49° 35' de latitud sur. Era el último día de marzo y el puerto pasaría a ser conocido desde entonces con el nombre de *San Julián*.

Una internada signada por una tragedia

Espejo de aguas tranquilas, rodeado de colinas suaves y peladas pues su vegetación predominante son los pastos amarillentos y duros, el paraje dista de ser atractivo aunque su apariencia es menos desértica que la de otros lugares litorales del enorme entorno. Escaso a primera vista en recursos naturales, quienes venían en la armada no tardarían en observar que lo habitaban unos asombrosos cuadrúpedos nunca vistos antes en parte alguna y unas grandes aves corredoras de plumaje grisáceo que recordaban lo que se sabía sobre las avestruces africanas, esto es, nuestros actuales guanacos y avestruces patagónicas (ambas especies mencionadas por primera vez para la ciencia zoológica en el relato de Pigafetta), otros mamíferos menores y cantidad de distintas aves terrestres y acuáticas, y que, además, en el litoral costero abundaban mariscos comestibles. Tal era el refugio encontrado, sitio apropiado para el descanso de la gente al cabo de las fatigas del viaje y también para las naos que necesitaban ser recorridas y compuestas si era el caso. Previéndose un invierno crudo como se anunciaba por las señales del clima, todo aconsejaba no ir más allá por un tiempo razonable⁶².

Lo primero que allí aconteció tuvo visos de tragedia. Se veía venir y tal vez Magallanes imprudentemente había contribuido a tensionar el ánimo colectivo, sin proponérselo obviamente, pues a lo ya ocurrido durante la primera parte del viaje se había añadido el malestar provocado entre los capitanes españoles por el nombramiento de Álvaro de Mesquita como capitán de la *San Antonio*, hombre a todas luces desconocedor del arte de navegar y que no parecía tener otro mérito para ello que su parentesco con el capitán general. Eso había sido comentado y criticado entre la oficialidad, situación a la que hubo de agregarse el malestar por causa del racionamiento impuesto a las provisiones alimentarias ordenado por Magallanes durante las últimas semanas. De modo que el descontento se daba por

arriba y por abajo.

La conspiración de los capitanes españoles, que de eso se trataba, venía preparándose desde hacía tiempo y su objetivo era simple y claro, apartar a Magallanes del mando y, visto lo infructuoso de la exploración en búsqueda del inhallable estrecho transcontinental, retornar con las naos a España. La justificación principal de tal proceder la tenían en el comportamiento arbitrario e inconsulto de Magallanes como consecuencia de su irrespeto de las precisas órdenes reales. En ese convencimiento estuvieron Cartagena, Quezada y Mendoza como cabecillas, secundados por gente como el contador Antonio de Coca, el maestre Juan Sebastián Elcano y el capellán Pedro Sánchez de la Reina (o Bernardo Calmette) y varios más de diferentes responsabilidades y ocupaciones hasta enterar una cuarentena de conjurados.

El motín se hizo manifiesto al día siguiente del arribo al puerto de San Julián. Conozcamos una relación sucinta sobre su desarrollo a base de noticias aportadas por diversas fuentes⁶³. Asunto arduo en verdad pues en esta materia, como en ninguna otra referida al viaje, las opiniones han podido ser más dispares; unas que achacan la responsabilidad sobre lo ocurrido a Magallanes, otras en la posición contraria haciendo recaer el peso de lo acontecido en los conspiradores, comenzando por Juan de Cartagena; unos terceros escamoteando, alterando u omitiendo noticias y datos relevantes para una interpretación neutral del trágico suceso.

El primero de abril fue domingo de Ramos, el día inicial de la Semana Santa para los cristianos y con tal motivo Magallanes ordenó bajar a tierra para que la gente participara del oficio de la misa y convidó a los capitanes a que después de celebrada la misma pasaran a la *Trinidad* a almorzar con él. El capitán general debió entrar en sospecha al observar que únicamente dos de aquéllos asistieron a la ceremonia religiosa y que, excepción hecha de su pariente Mesquita, ninguno aceptara su invitación sin ofrecerle explicación valedera para tal conducta.

Aquella noche Juan de Cartagena y Gaspar de Quezada a cuyo cargo estaba aquél, acompañados de una treintena de hombres se trasladaron en bote desde la *Concepción* a la *San Antonio*. Una vez a bordo los dos primeros se dirigieron armados con espadas a la cámara del capitán Mesquita, donde éste dormía desprevenido, apresándolo y poniéndole grillos, haciendo otro tanto con el piloto Juan Rodríguez de Mafra. Con esta acción cumplida dijeron al maestre Sebastián Elcano que obraban así en nombre del rey y le ordenaron que asumiera el mando del barco lo que aquél hizo al parecer en buen grado⁶⁴. Mientras así ocurría la tripulación de la nao sorprendida por la gente armada arribada no opuso resistencia. Pero quien sí se alarmó por el tumulto fue el maestre Juan de Elorriaga, quien enterado del apresamiento de Mesquita enfrentó a Quezada que le respondió apuñalándolo gravemente, derrumbándose aparentemente muerto. Tras este crimen los conjurados apresaron a todos los portugueses de la tripulación para mayor seguridad y con el resto de la gente quieta la *San Antonio* quedó en manos de los amotinados.





Con tres naos en su poder pues la *Concepción* y la *Victoria* habían sido aseguradas de partida, el siguiente paso de éstos fue el de intentar flanquear a la *Trinidad* de modo de impedirle cualquier movimiento y así aislar a Magallanes para reducirlo con facilidad y tomar el control absoluto de la situación, pues a la pequeña *Santiago* podía neutralizársela sin mayor riesgo. Pero el capitán general había podido enterarse de algún modo de lo ocurrido en la *San Antonio*, el apresamiento de Mesquita, el ataque mortal a Elorriaga y la captura del buque. Decidió temerariamente adelantarse a los amotinados pues, estaba visto, ese no era momento para negociar como han sugerido algunos autores al ocuparse del suceso, sino de actuar con fría determinación pues en ello —debió entenderlo claramente— le iba la vida y la continuidad de la empresa descubridora. Entonces, con el debido sigilo mientras por una parte se aseguraba de la lealtad del capitán de la *Santiago*, Juan Rodríguez Serrano, dispuso que una partida de hombres ocultamente armados a cargo del alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa se dirigiera a la *Victoria* con el encargo ostensible de entregar a su capitán Luis de Mendoza una carta de su parte, pero con la misión real de tomarlo y reducirlo en cuanto se le ofreciera la oportunidad, y volver la nao a la obediencia de Magallanes.

Así se hizo en efecto a temprana hora de la mañana del día 2. El enviado del capitán general fue recibido por Mendoza sin recelo aparente y conducido por el mismo a su cámara donde Espinosa le entregó la nota de Magallanes; mientras aquél la leía haciendo mofa del mensaje, Espinosa lo agredió sorpresivamente apuñalándolo en la garganta, hiriéndolo de muerte. El resto de la partida guiado por Duarte Barbosa, otro hombre de probada lealtad a Magallanes, abordó con las armas en las manos la cubierta de la *Victoria* consiguiendo controlar a la tripulación rápida y fácilmente, hecho tal vez facilitado por la presencia en ella de varios portugueses y extranjeros neutrales. El izamiento de la bandera con los colores de Magallanes notificó a todos cuantos desde cerca o de más lejos observaban el exitoso golpe de mano, acerca del bando en que el buque entonces se hallaba. Luego la nao levó anclas y favorecida por la marea entrante se movió acercándose a la *Trinidad*, que así quedó flanqueada y protegida por la *Victoria* y la *Santiago*, posición estratégica favorable pues con ello se impedía la salida de las otras dos naos.

La situación había cambiado diametralmente en favor del capitán general. Éste había sabido moverse con habilidad desbaratando de un cañonazo un intento semejante de la rebelde *San Antonio* que disponía de mejor artillería que la capitana. El estruendo y los daños ocasionados en la obra muerta del buque atacado bastaron para disipar cualquier ánimo ofensivo y resultó sencillo, así, que acto seguido una partida armada de la *Trinidad* abordara la *San Antonio* y la pusiera bajo el control de Magallanes. La consiguiente rendición de la *Concepción* en vista del giro totalmente desfavorable de la situación fue cosa rápida, allí estaban Cartagena el jefe de la conspiración y Quezada el más malvado de sus secuaces. El motín había sido controlado rápidamente y con apenas el costo de dos vidas, gracias a la serenidad y coraje, habilidad y determinación

de Magallanes.

Lo que siguió, el juicio de los amotinados es cosa archisabida y comentada. Se condenó a muerte a Gaspar de Quezada, pena ejecutada sin dilación, en tanto que a Juan de Cartagena se le respetó la vida, no obstante la plena y comprobada participación en el motín, en consideración al nombramiento real que ostentaba, pero se lo condenó a quedar desterrado allí cuando la armada se alejara del puerto. Le haría compañía con semejante condena al clérigo Sánchez de la Reina quien, por lo visto, había desempeñado un papel de importancia en la conspiración. El resto de los comprometidos, incluyendo el tráfuga Elcano, degradado a simple marinero, recibió como castigo el trabajo forzado a bordo y paulatinamente sería amnistiado según fue corriendo el tiempo, medida clemente del jefe superior que a la larga ayudaría a restañar las heridas abiertas por la rebelión en la convivencia colectiva.

Se ha hecho mucho caudal del motín, de sus antecedentes y de sus consecuencias como para abundar el asunto con una nueva opinión que, por cierto, no cambiará las diferentes percepciones con que la materia se ha abordado a lo largo del tiempo. Pero sí nos parece necesario para comprender y ponderar con equidad el proceder de Magallanes, que en la gravísima coyuntura, si no la propia vida se jugaba el destino de su gran empresa, pues de haber tenido éxito los amotinados la misma estaba condenada al fracaso con el seguro inmediato retorno de la armada a España. Su esfuerzo valió la pena y la historia pudo seguir, con sus avatares, según le consta a la posteridad.

Tragedia aparte, hubo otro suceso que daría fama imperecedera a la bahía de San Julián y su inmediato entorno pues brindó la primera y asombrosa noticia sobre sus habitantes indígenas.

Transcurrieron dos meses antes de que avistásemos a ninguno de los habitantes del país, narra Pigafetta. Un día en que menos lo esperábamos se nos presentó un hombre de estatura gigantesca. Estaba en la playa casi desnudo, cantando y danzando al mismo tiempo y echándose arena sobre la cabeza. El capitán envió a tierra a uno de los marineros con orden de que hiciese las mismas demostraciones en señal de amistad y de paz: lo que fue tan bien comprendido que el gigante se dejó tranquilamente conducir a una pequeña isla a que había abordado el capitán, yo también con varios otros me hallaba allí [...] Este hombre era tan alto que con la cabeza apenas le llegábamos a la cintura⁶⁵, prosigue Pigafetta en una frase que con su rotundidad afirmativa dio origen al mito del gigantismo patagón con una persistencia que se acerca a los cinco siglos, pues hay todavía quien, en el limbo de la ignorancia, acepta la información sin crítica.

En verdad, el cronista lombardo fue un exagerado al describir así al primer indígena aónikenk que se presentó a su vista: ¡ni él era un gigante, ni por contra los españoles eran enanos, como para que puestos unos al lado del otro se diera tal semejanza en estatura! No cabe dudar ni dar más vueltas al punto, definitivamente esclarecido para la ciencia antropológica que se ha ocupado de ello resolviéndolo precisa y



razonablemente. Los aónikenk —patagones o tehuelches en sinonimia— eran altos (los varones particularmente), como para promediar el metro ochenta de estatura, según cuidadosas y reiteradas mediciones hechas a lo largo de los siglos XVIII y XIX⁶⁶.

Luego prosigue ampliando la descripción sobre el aspecto del aborígen dando cuenta de su desnudez apenas cubierta con una capa de pieles cosidas, de su pintura facial y de sus armas, relación que amplió con la observación de más indígenas, hombres y mujeres, de sus costumbres, alimentos y otros aspectos, y de dar cuenta de la forma en que los europeos trabaron relación con ellos, Pigafetta la concluye con otra frase que se haría todavía más célebre que la primera consignada: *Nuestro capitán dio a este pueblo el nombre de patagones*⁶⁷.

Asociando ambas frases, puede afirmarse que el día en que se vio por primera vez a los aborígenes esteparios surgió el concepto geográfico de Patagonia, por derivación fonética de la denominación gentilicia. Pero, ¿por qué *Patagones*? La denominación, otra vez, ha generado en la literatura diferentes explicaciones de las que una repetida hasta el cansancio la refiere a los pies grandes de los indígenas (¡Y cómo no, si se trataba de gigantes!).

Nuevamente, ante la exageración evidente, esta vez de los exégetas, hay que afirmar con rotunda claridad que los aónikenk, esto es, los aborígenes de que se trata, tenían como todos los humanos australes los pies pequeños, por lo que aunque se los vistiera con cueros a modo de calzado, las huellas que dejaban en el suelo (en la nieve para el caso) tampoco eran descomunales. Y no siendo “patones” o “patudos”, y de allí por inferencia “patagones”, ¿de dónde procede el término que se considera?

La respuesta satisfactoria ha venido, hace ya tiempo, de parte de una investigadora argentina del siglo pasado, María Rosa Lida de Mankiel, quien con lógica sencillez ha dado en el clavo resolviendo el intríngulis toponímico. En efecto, sugirió que el origen del vocablo “Patagón” era epónimo y que derivaba del personaje así llamado que figura en la novela de caballería *Primaleón* publicada en 1512, de autor desconocido, cuya temática como se sabe eran las aventuras y hazañas de los caballeros andantes, muy populares en la época entre la gente culta, a cuya lectura pudieron acceder por ello Magallanes y Pigafetta. Pues bien, la descripción que allí se hace del citado personaje mítico calza casi a la perfección con la imagen que el portugués y el lombardo pudieron tener del primer aborígen que vieron en San Julián [...] *en esta parte* [costa del mar en una isla misteriosa] *moran en ella una gente muy apartada de todas las otras que hay en ella, porque viven así como animales y son muy bravos y esquivos y comen carne cruda de lo que ellos cazan por las montañas / y son así como salvajes que no traen sino unas vestiduras de pieles de los animales que matan, y son tan desemejantes que es cosa maravillosa de ver / mas todo es nada con un hombre que ahora hay entre ellos que se llama Patagón...*⁶⁸.

Tal es el origen de la denominación étnica y de su derivación toponímica, no etimológica sino epónima.

Hay que seguir hacia el sur

Así, entre tragedia y asombros debieron transcurrir los meses sin que el talante colectivo mejorara debido a lo poco atractivo del paraje estepario y frío, por lo que la gente comenzó a inquietarse y otra vez a murmurar y a expresar su descontento.

Magallanes no era insensible a tal realidad, ni menos sordo, de modo que entendía la inquietud de su gente y nada se hallaba más lejos de su ánimo que prolongar ese malestar; pero claro, si concordaba con quienes así pensaban en que la inacción era dañina, no lo hacía con la conclusión de que el remedio de la misma estaba en el retorno a España, sino en proseguir la búsqueda por un tiempo más —le penaba Vespucci—, de modo que en sus propias cavilaciones el capitán general debió ver en el presunto máximo alcance meridional del florentino y que él estaba a punto de igualar, una oportunidad que no podía ni debía desperdiciar. Fue entonces que compartiendo con la gente de su mayor confianza argumentara recordando no sólo la navegación de aquél, sino las más comunes y conocidas realizadas en altas latitudes de Europa, según lo recogería el cronista López de Gómara⁶⁹.

Aquel justificado sentimiento de quienes en su mayoría carecían del estímulo espiritual que alentaba a Magallanes y su propio deseo de reanudar el viaje en cuanto las condiciones de la estación lo permitieran, lo decidió a enviar desde ya a la *Santiago* a reconocer la costa hacia el sur. Se hallaban entonces muy cerca de los 50° de latitud austral, límite máximo al que parecía haber alcanzado Vespucci. Había que explorar para saber cómo continuaba aquella geografía... Había que ver qué tan certera podía haber sido la intuición del florentino en cuanto que, de seguir por ese rumbo, de pronto se encontraría un estrecho.

La misión de la *Santiago* acabó mal y aunque llegó a la latitud deseada la nave se perdió al topar con unas rocas en la costa, pero su tripulación consiguió salvarse y sobrevivir con los víveres rescatados, mientras algunos hombres pudieron llegar por tierra hasta San Julián y dar aviso a Magallanes sobre lo ocurrido. Éste envió por la gente, que logró volver sana y salva aunque harta de penurias por lo acontecido y la penosa caminata de alrededor de un centenar de millas por tierras yermas y frías.

La invernada se prolongó todavía por algunas semanas en espera de la ocasión propicia para el zarpe; ésta se dio en el transcurso de la segunda quincena de agosto de 1520. De modo que, recorridas y reabastecidas las naos con lo que pudo brindar la naturaleza avara, se hicieron a la vela el día 24 dejando en ese lugar fatídico al cabecilla del motín fallido, Juan de Cartagena, y a su cómplice el clérigo de la Reina, de quienes jamás volvería a saberse, en merecido castigo a su intento de rebelión. Mar afuera, las naos rodearon la punta Desengaño y pusieron proa hacia el sur y reanudaron la interrumpida navegación exploratoria.



Segunda Parte

**LA TRAVESÍA MEMORABLE
BAJO LA CRUZ DEL SUR**



Hallazgo del saco oriental

Jueves 18 del dicho mes de Octubre partimos del dicho río de Santa Cruz con vientos contrarios; anduvimos dos días volteando de un bordo a otro, y después hubimos buen viento, y anduvimos al susudueste dos días...¹, anotaría en su diario el piloto Francisco Albo a bordo de la capitana *Trinidad*, precisando la aproximación de las naves de la Armada de Molucas a su cita con el destino, que no era otro que la corazonada que inspiraba a su jefe, Fernando de Magallanes, en su determinación de proseguir hacia el sur en la búsqueda del anhelado paso de mar a través del Nuevo Mundo, cruzando el cual alcanzaría su acariciado objetivo: las islas de la Especiería.

Habían franqueado de esa manera el umbral que debía llevarlos en derechura a develar el arcano geográfico. Si alguno antes que él se había acercado a ese límite, ese no había sido otro que Amerigo Vespucci, de quien Magallanes había recogido como legado, a través del piloto y cosmógrafo Andrés de San Martín, la convicción de ser ese el rumbo que había de permitirle encontrar el misterioso estrecho. Quizá, como nunca antes, tal presentimiento pudo ser entonces más intenso.

Por fin, [...] a los 21 del dicho tomé el sol en 52 grados limpios, á 5 leguas de la tierra, y allí vimos una uberta como bahía, y tiene a la entrada, a mano derecha, una punta de arena muy larga, y el cabo que descubrimos antes de esta punta se llama Cabo de las Vírgenes...², añadiría Albo describiendo lo esencial del accidente geográfico encontrado, suceso que por lo providencial de su ocurrencia el cronista Antonio Pigafetta más tarde calificaría de *milagro grandísimo*³, y en verdad, a muchos de cuantos revistaban en la armada tal pudo parecer el hallazgo.

Hidrográficamente la sucinta descripción de Albo corresponde a una amplia escotadura en la continuidad litoral sudoriental del continente americano, a modo de una suerte de golfo de unas cincuenta millas de profundidad por unas cuarenta de ancho medidas en sentido general norte/sur. Este saco marino asume la forma de una gigantesca boca felina definida claramente por una mandíbula superior (el litoral patagónico) que acaba con un gran colmillo figurado en la punta Dungeness



25. Vértice de la punta Dungeness con el océano Atlántico al fondo y la boca oriental del estrecho de Magallanes en primer plano

que avanza aguda de norte a sur separando las aguas oceánicas del Atlántico de las interiores del Estrecho, y por la inferior (la costa fueguina opuesta) que se define con su gran colmillo como es la punta Catalina que corre extensa de sur a norte. Así ambas formas geográficas definen la boca propiamente tal —arcifinia— que da acceso (o salida en su caso) por el oriente al estrecho de Magallanes. La distancia que separa los correspondientes vértices es de unas 17 millas náuticas⁴.

Encontrándonos en este punto interesa hacer un par de reflexiones. Una referida a la primera visión del hallazgo geográfico y la otra a su atestado documental. Tocante a lo primero hasta ahora nadie de cuantos han escrito sobre el suceso se ha detenido a considerar desde qué nave se hizo la histórica observación pues se da por aceptado que la capitana *Trinidad* iba en cabeza de la flotilla ya que allí viajaba precisamente el piloto que hizo, de manera comprobada, el registro de la misma. ¿Pero fue en verdad así? La duda nos ha surgido al conocer la noticia recogida por el cronista veneciano Giovanni Battista Ramusio de un portugués anónimo que integraba entonces la tripulación de la *Victoria*: *Salimos el 18 de octubre y costeamos por 368 millas [sorprendente precisión en el dato] hacia el sudoeste, y llegamos a un lugar que nombramos “estrecho de la Victoria” porque la nao Victoria fue la primera en verlo...*⁵. Ello hace suponer que esta nao navegaba adelante en calidad de exploradora recordando lo acontecido previamente con la *Santiago* para verificar la presencia de bajíos de arena o roca que pudieran significar un riesgo para los barcos. ¿Qué otra razón habría podido darse, nos preguntamos, para tal denominación que no fuera la de haberse realizado desde su bordo la observación de marras? Pero había otro y muy poderoso motivo para que así se hiciera: que en la *Victoria* iba como piloto Andrés de San Martín, quien, como sabemos, había tenido una buena relación con Amerigo Vespucci y había sido el depositario de sus informaciones y conjeturas sobre la navegación sobre el litoral sudoriental americano, entre las que se hallaba la intuición de la proximidad de un paso transcontinental interoceánico en algún sector de la costa una vez superada la latitud máxima por aquél alcanzada. Esto que era sabido por Magallanes había sido, según lo hemos planteado en la primera parte de esta obra, razón suficiente para que el mismo entablara trato con San Martín y, finalmente, para que éste se incorporara a la Armada de Molucas. Su participación, por tanto, en aquella etapa del viaje era de suma importancia y así debió pensarlo el capitán general cuando tras el motín de San Julián nombró a San Martín piloto de la nao *Victoria*. Había motivos bien fundados, en consecuencia, para que esta nao fuera en vanguardia en ese trayecto exploratorio y con un hombre clave a bordo como era Andrés de San Martín. Su sola presencia y su experticia, además, permiten comprender el preciso dato sobre la distancia recorrida consignado por el portugués anónimo a que se ha hecho referencia más arriba.

Pero hay más, pues cabe también tener presente la instrucción que el rey Carlos hizo a Magallanes y Faleiro por prescripto firmado el 8 de mayo de 1518 en Barcelona,

acerca del modo en que ambos debían conducirse como responsables de la empresa exploratoria y que concernía a los más variados aspectos tales como la navegación, la estiba de las cargas y la seguridad general, las comunicaciones y su sencillo código de señales; el comportamiento y trato con gentes extrañas en los países a conocer, los descubrimientos y posesiones en nuevos territorios; el ordenamiento de la vida a bordo y en tierra, asuntos de justicia y también morales y religiosos, etc.

Tocante al primer aspecto, las instrucciones eran muy precisas y minuciosas teniendo en consideración la seguridad de los barcos y sus tripulaciones. Y en este particular se había normado inclusive el orden que debían seguir las naos durante las singladuras, de modo que una de ellas, elegida por su tamaño y menores peso y calado, lo hiciera en vanguardia como exploradora a fin de prevenir cualquier riesgo de siniestro por la presencia de bajos o arrecifes. De allí que, se reitera, no fue cosa casual que el día 21 de octubre cuando se encontró la entrada de lo que después resultaría ser el Estrecho tal avistamiento se hiciera desde la nao *Victoria*, pues la misma iba en cabeza de la armada en la calidad mencionada. Así, entonces, la nao exploradora debió acercarse a la capitana para comunicar con ella y transmitir la información a Magallanes quien, valorándola en su importancia, ordenó incontinentemente que la *Trinidad* asumiera la vanguardia de la navegación exploratoria con el resultado conocido y testimoniado para la historia por su piloto Francisco Albo. En este atestado, pasando a la segunda reflexión, debe verse el acta del nacimiento geográfico de Chile, esto es la descripción somera del primer rasgo geográfico del que después sería su vasto territorio⁶.

Atentos como debían ir los marinos, en particular los pilotos a cargo de las correspondientes guardias, acerca de las circunstancias del mar por el que navegaban, va de suyo que no fue cosa de llegar al sitio geográfico clave, advertir su importancia y penetrar por él hacia el interior incógnito, todo sobre la marcha, sino que debe aceptarse que cada determinación hubo de ser bien meditada y fundada, y en ello la comprobación de la existencia de corrientes marinas y su comportamiento pudo ser significativo. De modo que verificado el asunto hubo que aguardar condiciones favorables de marea para ingresar con las naos hacia adentro, pues habría sido un error pretender hacerlo con la corriente en contra. Samuel E. Morison, más en su condición de antiguo marino que en la de historiador, precisa que el día 21 de octubre de 1520 correspondía a una fase lunar creciente, fenómeno que iba en su tercera jornada de desarrollo⁷. El ingreso se habría realizado pasado el mediodía de la memorable fecha, con un andar estimado entre dos y tres nudos por hora.

Con las naos adentro del extenso e incógnito espejo marino, lo primero que debió hacerse fue recorrer el horizonte con la vista en toda su amplitud. Era necesario saber de qué se trataba. El panorama siendo, como es de tierras bajas, llanuras y colinas, no ayuda de primera a entender la situación geográfica, como no fuera en el caso la de comprobar que hacia el norte había una notoria altura costera que bien podía servir como atalaya u observatorio de ocasión para otear mejor el horizonte y ver si

aquel saco de mar sugería una apertura que lo prolongara continente adentro. Esta eminencia natural es el cerrito conocido desde antiguo como *Monte Dinero*, que con sus 106 metros de elevación sobre el nivel del mar se presta admirablemente para tener desde su cima una visión amplia sobre la comarca con una profundidad de decenas de kilómetros.

Quien recibió el encargo de bajar a tierra y realizar la observación fue el piloto João Carvalho (João Lopes Carvalho o Juan Carvalho en la forma españolizada), que revistaba en la nao⁸. Sin embargo de la excelente vista que pudo tener desde el lugar, la misma no ayudó a resolver el aspecto que interesaba pues en apariencia la costa del fondo era continua ya que no mostraba señal de escotadura alguna. En efecto, si nos situamos en el punto de observación (como lo hemos hecho personalmente) y dirigimos la mirada en la dirección deseada ocurre que la punta Anegada (litoral de la Tierra del Fuego) se sobrepone a la punta Delgada (Patagonia) ofreciendo la imagen de continuidad litoral, ocultando precisamente la abertura del canal existente entre ambas y que prolonga las aguas del saco oriental hacia el interior del territorio, accidente que conocemos desde antiguo como *Primera Angostura*⁹.

Pero no obstante ese decepcionante resultado el hecho asumiría para la posteridad una indudable trascendencia histórica: fue ese el primer desembarco de un europeo en el futuro territorio chileno y João Carvalho su protagonista. Bien valía que así se lo apreciara en nuestros días y se lo reconociera con la significación de un hito histórico. De ese modo y a nuestra iniciativa y con la colaboración de la Empresa Nacional del Petróleo se diseñó y erigió en 2002 un monolito recordatorio en la cima del monte Dinero, figurado con la silueta de una antigua nao montada sobre una flecha orientada hacia la Primera Angostura. En su base se puso una gran placa de bronce con la siguiente leyenda:

HITO DEL DESCUBRIMIENTO DE CHILE

EL 21 DE OCTUBRE DE 1520, PASADO EL MEDIODIA, PENETRO/ EN LA BOCA ORIENTAL DEL ESTRECHO LA FLOTILLA/ COMANDADA POR FERNANDO DE MAGALLANES. DESEOSO/ DE CERCIORARSE SI ESE HALLAZGO PODIA CORRESPONDER/ AL PASO DEL MAR INTEROCEANICO QUE BUSCABA, EL CAPITAN GENERAL ORDENO AL PILOTO JUAN CARBALLO/ QUE BAJARA A TIERRA Y AVIZORARA DESDE LA CIMA DEL/ CERRO MAS ELEVADO DE LA COMARCA HACIA EL INTERIOR/ ESA PENETRACION Y ESE AVISTAMIENTO CONFORMARON EL INICIO DEL DESCUBRIMIENTO DE CHILE POR EL SUR.

CENTRO DE ESTUDIOS DEL HOMBRE AUSTRAL EMPRESA NACIONAL DEL PETROLEO
INSTITUTO DE LA PATAGONIA MAGALLANES
UNIVERSIDAD DE MAGALLANES



26. Hito del Descubrimiento de Chile en monte Dinero

Lo infructuoso de la observación hizo que Magallanes optara por la decisión de hacer explorar el vasto espacio de mar en que se hallaban las naos para una mejor información sobre su situación y características hidrográficas [...] *estaba muy pensativo, a ratos alegre, a ratos triste*, recordaría años después el piloto Ginés de Mafra, *porque cuando le parecía que aquel era el estrecho que él había prometido, alegrábase tanto que decía cosas de placer, luego tornaba triste por si alguna imaginación le parecía que no era aquel: al fin determinose de seguir aquella obra hasta el fin*¹⁰. Encomendó entonces tal faena a los capitanes Álvaro de Mesquita, de la *San Antonio*, y Juan Rodríguez Serrano, de la *Concepción*, una yendo por la banda del sur y la otra por la del norte, en tanto que él con la capitana y la *Victoria* ubicaba un fondeadero de ocasión para aguardar el resultado de la doble exploración, para cuyo desarrollo se fijó un plazo de cuatro días según unas fuentes y de cinco de acuerdo con otras. El lugar de fondeo hubo de hallarlo en la banda del norte, al pie de las barrancas del actual cabo Posesión y que podría corresponder con el surgidero Stonewall. En este respecto, una vez más se podía comprobar la plena observancia de Magallanes a las instrucciones reales pues en la comisión ordenada iban una nave mayor, la *San Antonio*, y una de menor tonelaje, la *Concepción*, disposición seguida igualmente para con las que quedaron aguardando. Así se había hecho en lo precedente del viaje y tal se haría en lo futuro.

Así entonces las cosas, dividida la armada, se hizo presente Eolo, como para reivindicar su dominio sobre el territorio y brindar a los intrusos el recibimiento que merecían por su osadía: a media tarde comenzó un viento huracanado que no se dio momento de reposo durante las siguientes treinta y seis o cuarenta y ocho horas y que castigó rudamente a las naves, obligándolas a moverse a la gira para capear el temporal o para refugiarse según mejor se pudiera... *fue forzoso levar anclas y dejar que nuestras carabelas bailasen por la bahía cuanto cupo*, escribiría después Pigafetta al recordar el trance¹¹.



27. Perfil de costa que muestra la eminencia de monte Dinero

El viento patagónico

Los vientos del austro son cosa seria. Quienes hemos nacido en el meridión sabemos de ello desde nuestra cuna. De pequeños, una vez que tuvimos noción sobre nuestro ambiente los oímos zumban en los días y noches en que corrían desatados

haciendo estremecer nuestras viviendas, por lo común de madera, y despertando en nosotros esa curiosa sensación mezcla de gozo (por estar a resguardo) y de temor por su fuerza desatada, que cuando era mucha y sostenida tumbaba personas, arrancaba techumbres, destrozaba árboles y volcaba embarcaciones en el mar. Supimos lo que era “jugar con el viento” en la calle, corriendo y enfrentando sus ráfagas o dejándonos llevar por ellas... o, echados sobre el pasto en los sitios eriazos y a buen resguardo por tanto de los vientos de superficie, mirando al cielo y contemplar cómo el meteoro rey empujaba a las nubes que se movían enloquecidas en una carrera que parecía no tener término...

Soplando habitualmente, de preferencia en las estaciones de primavera y verano, entre las primeras horas de la mañana y las del atardecer, pero en ocasiones las veinticuatro horas del día sin dar tregua, el viento hace sentir su fuerza y su real imperio sobre el ambiente. Bien lo comprendió Gabriela Mistral durante su bienio de estadía en Punta Arenas, entre 1918 y 1919, que impresionada por su vigencia y su potencia se refirió al mismo calificándolo poéticamente como... *viento patagónico, capataz de tempestades*.

Tolerado como inevitable por todos, detestado por algunos y admirado por unos pocos, el viento patagónico es un protagonista natural de la cotidianidad que si se hace sentir con fuerza y rigor en la tierra firme, cuánto más lo hace en el mar abierto, particularmente en el ámbito oceánico reino de los “cincuenta rugientes” o de los “cuarenta bramadores”¹².

Esa es sin duda una visión un tanto romántica del viento animada por la nostalgia sin embargo de la experiencia. Pero hay otra noción, no menos real y tangible, originada en los registros sistemáticos de la meteorología que permite dar sustento científico al conocimiento y desarrollo de un fenómeno propio de la latitud geográfica meridional que ha estado y estará por siempre como un componente ineludible y temible del clima sudpatagónico. En efecto, los registros llevados principalmente en Punta Arenas desde 1888 y perfeccionados con el avance de la tecnología de medición han hecho posible el estudio del comportamiento anual del meteoro en el amplio ámbito geográfico del extremo continental de América y de su entorno marino, entre los 40° y los 60° de latitud sur y en particular entre los 50° y los 54° sur que fuera el escenario histórico de la aventura náutica que nos ocupa, espacio que integra uno de los corredores eólicos del planeta.

Interesados en precisar con fundamento lo que es el comportamiento eólico en el sector oriental del estrecho de Magallanes, solicitamos un estudio analítico que nos informara del mismo sobre la base de los registros diarios obtenidos en estaciones meteorológicas allí establecidas y durante un lapso prolongado de funcionamiento. Este fue realizado por el ingeniero Nicolás Butorovic, climatólogo del Área de Geociencias del Instituto de la Patagonia (Universidad de Magallanes), quien dispuso de los datos acumulados en las estaciones del faro Dungeness y de la estancia “Punta Delgada”

para un período de ochenta y un años, entre 1930 y 2011.

En síntesis, el comportamiento eólico del período fue el siguiente:

Octubre: 22 días con viento, considerando un promedio mayor de 15 km/h; fuerza media para el mes 20,9 km/h; racha máxima de viento, valor mínimo 61,2 km/h, media 97,2 km/h y máxima absoluta 129,7 km/h (70 nudos). Noviembre: 27 días con viento, considerando un promedio mayor de 15,0 km/h; fuerza media del viento para el mes 22,7 km/h; racha máxima de viento, valor mínimo 64,9 km/h, media 106,6 km/h y máxima absoluta 127,9 km/h. Las direcciones predominantes fueron del oeste y noroeste (70%); norte, sur y suroeste (10%), principalmente calmas sin viento. Se puede inferir con ello que en el mejor de los casos entre la segunda quincena de octubre y la primera quincena de noviembre se pueden tener sólo doce días de calmas con vientos promedios de fuerza inferior a 15 km/h, pero a lo menos con rachas máximas en su valor mínimo anteriormente mencionadas (61,2 y 64,9 km/h respectivamente).

Sobre esta base referencial confiable puede entenderse con propiedad lo que pudo ser el probable tipo de tiempo ventoso que debió enfrentar la flota magallánica durante su navegación atlántica final, o en su penetración en el Estrecho y en su tracto posterior, esto es, la de un período caracterizado por la persistencia de vientos de fuerza regular a fuerte, intensidad que en el caso pudo alcanzar alrededor de 130 km/h. Ello significa que las naves pudieron soportar exigencias máximas de severidad de castigo y de riesgo consecuente para su integridad y la de sus sufridos tripulantes, teniendo en cuenta la mayor eficacia del meteoro dada la baja topografía del espacio litoral adyacente al marino y su rigor conocido en esas condiciones naturales. En buenas cuentas, como ya hemos escrito antes, Eolo manifestó su indisputable señorío territorial ante los recién llegados, haciéndolos sentir su máxima reciedumbre.

Una angustiosa espera de circunstancias

Pasado el obligado zarandeo impuesto por el temporal eólico, la permanencia de la *Trinidad* y de la *Victoria* en el fondeadero encontrado no fue ociosa como pudiera creerse a la espera del regreso de las naves exploradoras. Por el contrario, es seguro que disponiendo de condiciones de tiempo favorables como debió dárseles tras aquella contingencia, una u otra, o ambas, realizaron desplazamientos hacia diferentes rumbos del espacio de mar en que se encontraban cuyo objetivo fue el de reconocerlo siquiera de manera preliminar. Así, si es que no lo habían hecho desde un principio, debieron advertir las características de ese vasto espacio de mar interno: su régimen de mareas con acusada diferencia entre los niveles de pleamar y bajamar, la dinámica de sus aguas, la coloración diferente de las mismas indicadora de profundidades, en fin, que

podieron brindar una comprensión satisfactoria sobre su realidad y comportamiento hidrográficos. Tal lo sugiere la lectura cuidadosa del atestado de Albo en su diario en que se completa la descripción hidrográfica del mismo y se entregan las primeras instrucciones conocidas para su navegación para uso de quien en el futuro ingresara desde el Atlántico, nociones que, obviamente, sólo pudieron ser el fruto de diferentes operaciones hidrográficas¹³.

Así, informando a quien deseara penetrar navegando sobre seguro prescribió [...] *mas como embocais, teneos en la parte del Norte, y como vos emboqueis el estrecho, iros al sudueste por medio canal; y como vos embóqueis, guardaos de unas bajas¹⁴, antes tres leguas de la boca, y después dellas hallareis dos isletas de arena¹⁵, y entonces hallareis la canal abierta, ir vos a vuestro placer sin duda...¹⁶. He aquí, en pocas frases el comienzo del primer derrotero del Estrecho descrito por un maestro del arte náutico, Francisco Albo. Debe convenirse en que la demora en aquel saco marino fue bien aprovechada.*

Pero, tareas de relevamiento aparte, la angustia por la tardanza de las naos exploradoras debió hacer presa en el ánimo de Magallanes y del resto de la gente cuando el plazo de espera fue sobrepasado. ¿Qué había sucedido? ¿Por qué tanta demora?

Recibida por Mesquita y Serrano la orden de explorar los sectores meridional, occidental y noroccidental del saco, sabemos por el testimonio de Pigafetta que el temporal desatado en la tarde del 21 de octubre cogió a las carabelas en navegación y las vapuleó rudamente de modo que [...] *les iba a resultar imposible doblar un cabo que se les abría al fondo de aquella garganta ni volver hasta nosotros, con lo que sin la menor duda, su fin era el choque violento con algún bajo. Ya cerquísima del fondo y dándose por cadáveres todos, avistaron una boca minúscula, que no boca parece sino esquina y hacia allí se abandonaron los abandonados por la esperanza: con lo que descubrieron el estrecho a su pesar. Pues, viendo que no era esquina, sino paso, adentráronse hasta descubrir una ensenada. Siguiendo aún, conocieron otro estrecho y una tercera bahía, mayor que esas dos primeras,* prosigue Pigafetta relatando lo que fue el hallazgo de la Primera Angostura y del cuerpo de agua formado por las bahías Felipe, Santiago y San Gregorio, la Segunda Angostura y la cabecera del Paso Ancho. A la vista de ello [...] *con alegres ánimos volviéronse al punto atrás para que el capitán general lo supiese.*

Los dábamos ya nosotros por perdidos; primero, por la tempestad inmensa; después, porque habían transcurrido dos jornadas desde la separación e incluso, por creer señales de naufragios unos humos que nos hacían desde tierra dos marineros a quienes ellos enviaron para avisarnos la noticia. Hallándonos en cuyos pensamientos, vimos aparecer ambas naos, inflado el velamen y acercarse batiendo a la brisa de sus banderolas. Ya junto a las nuestras, atronaron muchas bombardas y gritos...¹⁷. La distancia, de momento, no permite entender la razón

de tanta algazara [...] Pero todos y Magallanes el primero, tienen la impresión de ser aquel el lenguaje del triunfo, ha comentado acertadamente Stefan Zweig al referirse al suceso¹⁸.

El cronista Herrera en su relación, basada, importa recordarlo, en el diario del piloto y cosmógrafo Andrés de San Martín —cuya información por tanto nos parece más ajustada a lo que hubo de ser aquel lapso y nos permite precisar lo acontecido—, da a entender que la comisión exploratoria se cumplió por separado como consecuencia del temporal que sorprendió y maltrató a las naos, la Concepción por una parte, y la San Antonio por otra. Como resultado [...] *unos [Concepción] reportaron que no habían encontrado más que algunos golfos de poco fondo y con costas escarpadas. Otros [San Antonio] dijeron que era un estrecho, porque habían navegado tres días sin encontrar ninguna salida y que según avanzaban, la condición del mar continuaba igual y que arrojando la sonda en todo momento no habían encontrado fondo en diferentes direcciones. Además, le parecía que las corrientes eran más fuertes que el reflujo y que era posible que este brazo de mar o estrecho se extendiera más adentro¹⁹.*

Tras el explicable jolgorio motivado por el reencuentro y más por las noticias de que eran portadores los capitanes de las naos exploradoras, Magallanes debió recibir con su comprensible satisfacción aquella consoladora noticia y pudo interpretarla como la confirmación de su intuición de hallarse en el camino correcto. Es aquí donde cabe recordar la manida afirmación de Pigafetta de que [...] *si no fuese por el capitán general, nunca habríamos navegado aquel estrecho; porque pensábamos todos y decíamos, que todo se nos cerraba alrededor. Pero el capitán que sabía tener que seguir su derrota por un estrecho muy justo, según viera antes en un mapa hecho por aquel excelentísimo hombre Martín de Bohemia [...] y entenderla en el contexto de la circunstancia que se comenta y de la decisión que de inmediato la siguió [...] después alineadas las cuatro [naos], dando gracias a Dios y a la Virgen María avanzamos en busca de más allá²⁰.*

Es en este punto donde corresponde hacer una digresión para considerar la efectividad o ineffectividad de una nueva comisión de la nao San Antonio a que se refiere Herrera y cuya realización ha sido aceptada por la gran mayoría de los autores que se han ocupado de la travesía descubridora.

A causa de que, relata el cronista mencionado, y porque parecía a Magallanes que comenzando el mes de Noviembre las noches no duraban más de cinco horas y que el estrecho o brazo de mar que se descubría corría de levante a poniente, juzgó que era lo que buscaba y quiso reconocerlo derechamente. Envió para este efecto a la San Antonio, que navegó más de 50 leguas sin encontrarle término; aunque luego se devolvió considerándolo que se trataba de un estrecho que continuaba hasta el Mar del Sur, dando con esta noticia gran alegría al capitán general y a toda la flota²¹.

Leyendo y relejendo cuidadosamente las fuentes que informan sobre el viaje, concluimos que no hubo tal segunda comisión de la *San Antonio* y que tampoco tenía sentido ordenarla. He aquí nuestras razones:

- La penetración de esta nao había sido, en su primera comisión, de una profundidad suficiente como para que en su transcurso se realizara una evaluación sobre las características de las aguas (corrientes y reflujos), profundidades y salinidad que a ojos y entendimiento de gente experta —que la había a bordo— permitiera comprender su condición hidrográfica, información que efectivamente se obtuvo, como puede inferirse de la escueta relación de que se dispone. Habida cuenta del tiempo empleado, que entre la ida y el regreso tomó hasta seis días al parecer, y la forma en que debió realizarse la navegación exploratoria, es posible estimarla en unas setenta millas marinas, esto es, aproximadamente hasta la latitud de la actual Punta Arenas, posición suficiente para evaluar con ojo experto las condiciones del brazo de mar recorrido y calcular sus perspectivas de continuidad.
- La distancia aportada por Herrera (cincuenta leguas) habría llevado a la *San Antonio* a navegar tan profundamente hacia el interior inclusive acertando con la vía correcta y alcanzando hasta sectores donde la conformación fisiográfica litoral señala cambios notorios en el paisaje y en los rumbos a seguir; vale decir, se habría llegado a superar el cabo Froward y la gran inflexión geográfica que este accidente señala. Esta posibilidad queda desmentida por lo acontecido con posterioridad a la navegación conjunta de las cuatro naos, cuando éstas se enfrentaron a la encrucijada de San Valentín, espacio marino absolutamente incógnito hasta entonces y que por ello exigió una doble exploración para aclarar el verdadero curso fretano.
- Quien hubo de observar con ojos de experto y evaluar en consecuencia las condiciones hidrográficas del sector navegado fue no Álvaro de Mesquita, el capitán de la carabela *San Antonio*, sino su competente piloto Esteban Gómez. En efecto, cualquiera que pueda ser el juicio que adopte el lector sobre este personaje a la luz de su conducta posterior, debe convenirse por los antecedentes que han llegado hasta nosotros que Gómez era un marino de ciencia y experiencia reconocidas, competencia que le había ganado el respeto general. Debe hacerse, pues, plena confianza en la seriedad de sus observaciones y conclusiones que, es claro, el capitán Mesquita hizo suyas y las transmitió a Magallanes al tiempo del reencuentro.
- Por fin, creemos que la noción de la posibilidad de ocurrencia de una segunda comisión de la *San Antonio*, ha sido el fruto de la confusión originada en las ambigüedades o imprecisiones de las fuentes que informan acerca de las comisiones efectivamente realizadas por esa nao: una al principio, luego de la penetración de la armada en el gran saco oriental (21 de octubre) y otra, al arribarse a la encrucijada del término del Paso Ancho (1 de noviembre).

Aclarado el punto, retornemos con Fernando de Magallanes y sigamos con él la navegación descubridora a partir del paso de la Primera Angostura.

Aguas adentro por lo desconocido

Pasado el comprensible regocijo colectivo por el retorno feliz de las naos exploradoras y por las auspiciosas noticias de que habían sido portadoras, la armada magallánica se dispuso a proseguir aguas adentro con la primera entrante de corriente que pudieron aprovechar. Lo hicieron singlando con cuidado, atentos capitanes y pilotos a la profundidad del mar previendo la existencia de bajos, que los hay y varios en el trayecto, que debían evitarse para la seguridad de las naves. Traspuesta aquella angostura de mar de fuerte correntada²², los navegantes se enfrentaron con un segundo vasto espacio interior (actuales bahías Felipe, del lado sur, y Santiago y San Gregorio por el del norte), espacio que presenta hacia el suroeste una segunda angostura que franquea el paso de aguas hacia y desde el interior.

Pero antes de seguir por este rumbo cabe detenerse para una digresión necesaria.

Relata el cronista Antonio de Herrera que el capitán general tras oír la cuenta rendida por Mesquita y Serrano al cabo de sus respectivas exploraciones, ordenó navegar por la primera angostura y apenas si lo habían hecho por un breve tramo traspuesta la misma cuando a cosa de una milla litoral adentro se observó lo que parecía ser una estructura hecha por mano humana. Dispuso entonces Magallanes que una partida de diez hombres embarcara en un esquife de la *Trinidad* (al mando de un oficial que para unos informantes pudo ser Gonzalo de Espinosa y para otros João Carvalho) y fuera a tierra para ver de qué se trataba. Así lo hicieron y a poco andar... *vieron una habitación donde había más de 200 sepulturas indígenas*²³.

Charles McKew Parr, uno de los biógrafos modernos de Magallanes sitúa el misterioso paraje en la costa sur, esto es, en la que actualmente se conoce como parte de la bahía Felipe. Esta posición recibida sin crítica por otros autores debe ser cuestionada por cuanto se sabe palmariamente que la parcialidad indígena que poblaba esa comarca (sélknam del norte) no utilizaba más estructuras de resguardo a modo de habitación harto precaria que unos simples paravientos de piel de guanaco y ramas gruesas, poco visibles a corta distancia, pues apenas sobresalían del suelo con el que se mimetizaban. Lo conocido sobre sus costumbres funerarias, por otra parte, permite afirmar que depositaban a sus muertos en tumbas solitarias distinguibles por amontonamientos informes de piedras difícilmente identificables en el paisaje estepario. Por lo tanto, la costa fueguina debe ser descartada como la correspondiente al paraje observado que, necesariamente estuvo situado en la opuesta patagónica²⁴.

Aceptando por fidedigna la información recogida por Herrera, cabe preguntarse qué es lo que vio la gente de la partida de desembarco y en qué sector del litoral del saco marino intermedio estaba situado.

De acuerdo con lo que se conoce por la arqueología, la etnografía y los relatos históricos referidos a la presencia aborígen —los aónikenk—, se sabe que la misma sobre los sectores litorales continentales es de larguísima data. En efecto, las llanuras

de la bahía de San Gregorio fueron uno de los lugares preferidos de visita recurrente y aun de residencia temporal para estos cazadores-recolectores nómades, cuyas habitaciones —toldos— se construían con hasta tres hileras sucesivas de palos gruesos de unos dos o tres metros de largo, puestos sobre agujeros cavados en el suelo, y que sostenían una amplia cobertura elaborada con cueros de guanacos cosidos entre sí. Una estructura semejante, abierta hacia el este, puesta sobre terreno llano era visible desde larga distancia. Y tal la verían después y por allí mismo en 1526 el clérigo Juan de Areyzaga y compañeros de la nao *San Gabriel* de la flota de fray García Jofré de Loayza, como asimismo los capitanes John Narborough en 1669, Louis Antoine de Bougainville y John Byron en 1764-66, de igual modo que Phillip P. King y Robert Fitz Roy entre 1826 y 1834, y en particular Conrad Martens, el artista pintor que acompañó al último en calidad de supernumerario del *Beagle* que realizó dibujos del poblado indígena. No debiera haber duda pues acerca de que lo observado por la gente de Magallanes desde la distancia y de cerca al concluir octubre de 1520, fue un aduar aónikenk.



28. Toldos patagones en la costa de San Gregorio. Dibujo de Conrad Martens, 1832

Ahora bien, los de la partida afirmaron haber visto sin moradores a esas estructuras habitacionales y sí colmadas de tumbas, observación que los habría llenado de temor y los hizo retornar raudamente a bordo de la capitana. Otra vez, aquí, se impone

una aclaración y la misma dice con los hábitos funerarios de esos indígenas que, se sabe muy bien, eran muy semejantes a los de los sélknam, esto es, sepulturas por lo común individuales cubiertas de piedras —*chenques*— y emplazadas aisladamente en parajes solitarios.

Es claro que a la vista de los extraños jamás observados, los moradores del tolderío huyeron empavorecidos antes de su aproximación y aquéllos, no menos asustados según se sabe, quizá pudieron tomar por bultos funerarios a los líos de pieles con los que se protegían los naturales de la intemperie. El susto debió multiplicar en decenas a las que posiblemente no eran más que unas pocas formas y aun hacerlas crecer en número según la información pasó de boca en boca hasta ser recogida por Antonio de Herrera (1559-1625), quien consignó la información por primera y única vez en su memorable *Historia general de los hechos de los Castellanos en las islas y tierra firme del Mar Océano* (1601)²⁵. Resumiendo y para concluir esta parte del punto, lo que vio la gente de Magallanes fue una toldería aónikenk abandonada.

La relación de lo observado por la partida de marras se complementó con la mención de algunos restos óseos de ballena sobre la playa, dato incuestionable por cuanto se corresponde con la realidad científicamente constatada por numerosos registros modernos, esto es la de la presencia de cetáceos de diferentes especies, grandes y medianos, en las aguas del estrecho de Magallanes y de hallazgos de sus restos sobre las costas.

Aunque los europeos no vieron entonces habitante alguno y según parece tampoco los verían más adelante, sí está claro que había población aborigen en muchas partes del extenso litoral del Estrecho y sus componentes observarían con asombro y temor una y otra vez a esos humanos diferentes que penetraban en sus dominios. Volveremos sobre este particular más adelante.

Precisado el asunto de la digresión, cabe retomar el trayecto de penetración de Magallanes.

Uno de los mitos originados en la travesía de Fernando de Magallanes por el Estrecho ha sido (y lo es todavía) el de la supuesta rapidez y facilidad de su navegación al tiempo de su hallazgo, por la pretendida sencillez y lo expedita de la misma. Se trata de un profundo error hijo de la ignorancia supina de autores y repetidores de dichos respecto de la geografía y la navegabilidad de este paso de mar. Por el contrario, es que teniendo presente la fisiografía fretana y la noción periódicamente renovada acerca de la variabilidad e imprevisibilidad de sus climas, pensamos que tal faena náutica debió ser por fuerza y conveniencia lenta y laboriosa. Así entonces, parece necesario e interesante el procurar recrearla en la medida de lo posible uniendo los escasos datos concretos disponibles con las razonables conjeturas que el caso impone. En este esfuerzo resulta difícil calcular con precisión los tiempos de las singladuras y, con ello, sumando las obligadas detenciones, ajustar el período comprendido entre las fechas conocidas de ingreso y de salida del Estrecho.

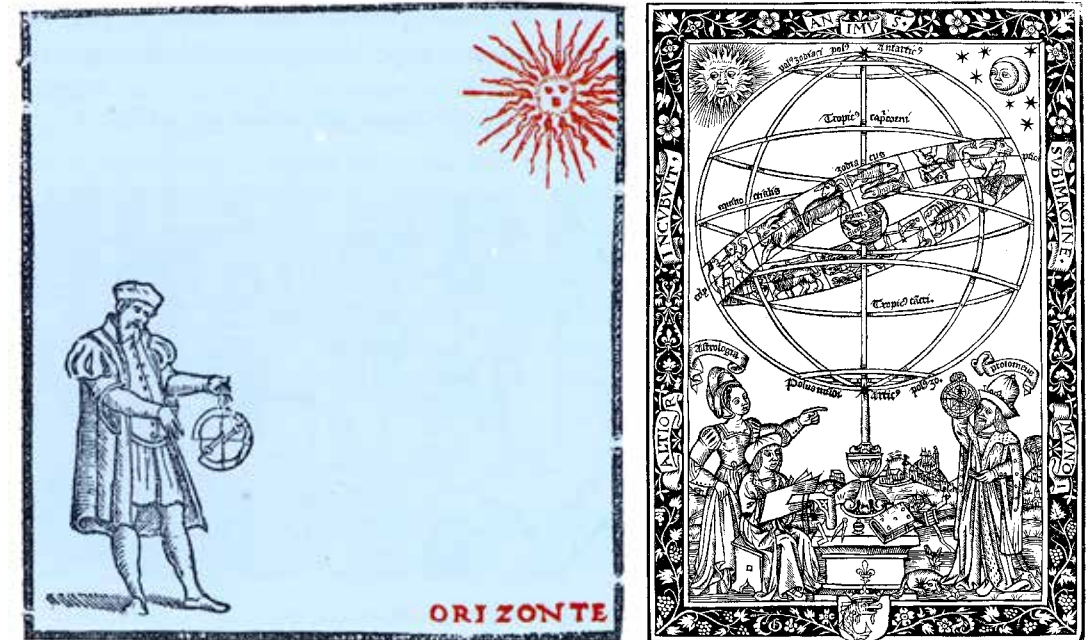
Con esta necesaria prevención cabe abordar la continuación del viaje magallánico luego de la detención en la bahía de Santiago o en la de San Gregorio a que se ha hecho referencia precedente.

De modo que, ya en navegación, las naos siguiendo el rumbo suroeste que traían (obligado por la conformación fisiográfica de la Segunda Angostura que responde fundamentalmente al fenómeno milenario de modelación glacial al que más adelante se hará referencia), desembocaron a la salida de la misma pasando entre las puntas Gracia (Patagonia) y San Vicente (Tierra del Fuego). El trayecto debió proseguirse con igual recaudo marinerio al adoptado hasta entonces —el escandallo debió tener harto trabajo durante esa jornada— y de ese modo las naos ingresaron a un tercer espejo de aguas interiores que parecía muy vasto y en cuya primera parte los tripulantes vieron tres islas, una mayor (actual Isabel) y dos pequeñas (actuales Magdalena y Marta) que por la inmensa cantidad de aves que sobrevolaban, especialmente a la menor de ambas, recibieron la denominación de *islas de los Pájaros* que recogerían prestamente los primeros mapas como precisa referencia geográfica²⁶. Esa penetración por lo desconocido del mar interior pintaba muy promisorio y por tanto reconfortante y alentadora para el ánimo colectivo.

De ese gran depósito, estaba claro, procedía la gran cantidad de agua que se manifestaba en vaciante de flujo a través de las angosturas hacia el golfo de acceso al paso marítimo que, según se adelantaba por él, parecía confirmarse como la anhelada vía transcontinental que buscaban. El trayecto que seguían las naves en derecha hubo de llevarlas por otras diecisiete millas hasta el fondo de un saco o bahía profunda que se abre entre la tierra continental y la isla hoy nombrada Isabel. Ello significa que pudo suceder a Magallanes lo mismo que ocurriría después, en 1578, a otro navegante de valía y experiencia, Francis Drake²⁷. No debe sorprender pues que dos marinos reconocidamente capaces hicieran el mismo trayecto al navegar inicialmente por el Estrecho de oriente a poniente.

La punta Silvestre o de San Silvestre de la isla Isabel pudo parecer apropiada a Magallanes como sitio para que el piloto Francisco Albo bajara a tierra para tomar la altura meridiana del sol, [...] *Y después que desembocamos las dos bocas o angosturas, asentó en su derrotero Francisco Albo, hallamos una bahía muy grande [el espacio acotado por la costa patagónica hacia el norte y el sudoeste y por el litoral occidental de la península Juan Mazía en la Tierra del Fuego] y hallamos unas islas y en una dellas surgimos y tomamos el sol...*²⁸. Esta última referencia da cuenta del avistamiento de las actuales islas Isabel, Magdalena y Santa Marta o Marta, la primera de las cuales en su extremo nororiental pudo parecer apropiada a Magallanes como sitio para que el piloto ejecutara tal operación.

El astrolabio, artefacto utilizado para el efecto, *podía estimarse como el mejor instrumento disponible para realizar observaciones en tierra*, ha comentado Juan Génova Sotil, especialista en la náutica antigua²⁹, porque debido a su tamaño y peso



29. Grabados del siglo XVI que muestran la toma del sol con un astrolabio



30. Astrolabio del siglo XVI



exigía condiciones de estabilidad de piso que una nave no podía brindar. La observación misma, según este autor, consistía en suspender el astrolabio *por su armilla con el dedo pulgar y orientándolo de canto hacia el Sol, de modo que el rayo de éste pasara a la vez por los dos orificios de las pínulas. A medida que el sol ganaba altura, había que mover lentamente la alidada [regla] para que el rayo siguiera pasando por ambos orificios de las pínulas, hasta que parecía detenerse, en cuyo momento era necesario invertir el movimiento de la alidada para poder seguirlo: esa era la altura máxima o meridiana, cuya medida se leía en el punto del limbo del astrolabio que coincidía con la alidada. A esta operación, que recordaba una pesada con una romana, solía llamarse “pesar el Sol”³⁰. Esta operación, incluido el fondeo de la *Trinidad* y el traslado del piloto al punto de observación, más el retorno y zarpe de la nao debió insumir un par de horas, reflexión que hacemos para entender el empleo del tiempo en las diferentes faenas de cada singladura del periplo exploratorio. En cuanto a la determinación obtenida, la misma fue de 52°20' según Albo, que debidamente actualizada corresponde a la latitud 52° 50' 10" S, poco más o menos pues se desconoce el lugar preciso de la punta San Silvestre en que se hizo la observación de marras. La comentada y otra operación semejante realizada poco más adelante probablemente en el puerto de las Sardinias (Fortescue) fueron las únicas de la especie ejecutadas por el piloto Albo en la costa del Estrecho.*

Cumplida esa operación se reanudó la navegación, quizá precedida por los botes de los barcos que iban haciendo las necesarias faenas de sondaje. La exploración visual del fondo y de la costa occidental del saco marino en que se encontraban donde debieron avistarse con antelación las después conocidas bahías Oazy y Peckett, pudo satisfacer al capitán general que advirtió en ellas la posibilidad de algunos ancladeros recomendables para las carabelas. Aguas adelante, en el fondo se encontró un paso que les permitió retornar al curso o cuerpo principal de aguas del Estrecho, esto es, el Paso Pelicano. Desde aquí los hombres de la flota tuvieron una visión excelente y limpia sobre el sector central del estrecho de Magallanes, que es el más extenso y ancho de cuantos lo integran como que mide cincuenta millas en su desarrollo norte sur (aquí se produce la primera gran inflexión geográfica del curso) por unas diecisiete de ancho medio. En saliendo al espacio principal de aguas, la *Trinidad* puso rumbo al SSE, es decir, hacia la costa fueguina, para un reconocimiento que no hubo de aportar algún antecedente de interés vista la longínea sencillez de la misma, razón por la que para concluir aquella jornada de singladura exploratoria se decidió cruzar a la costa opuesta, la continental, para remontarla en procura de un surgidero conveniente para la protección de las naves. Se eligió quizá la ensenada Pelicano, situada en el término austral de la rada Real para tal objeto, dada su reconocida protección de los vientos dominantes del oeste y suroeste por obra de la meseta del cabo Negro³¹. Este ajetreo habría llenado la jornada del 28 de octubre de 1520. Es probable que este fondeadero fuera el mismo descrito posteriormente por Martín de Uriarte, piloto de la nao *Santa*

María de la Victoria, que integró la flota de la siguiente expedición al Estrecho bajo el mando de Francisco García Jofré de Loayza (1526), autor de un derrotero para la navegación del gran canal con la individualización de varios ancladeros. Uriarte lo sitúa en lo que consideramos el término natural del primer tramo de navegación del Estrecho procediendo desde el Atlántico: [...] *verás un abra: ve derecho allá, si quieres tomar buen puerto y allí hallarás un buen puerto que se llama puerto de la Concepción...* El topónimo, va de suyo, derivaría del nombre de la nao homónima de la flotilla de Magallanes y podría haberse debido al hecho de ser la misma la primera en reconocerlo. En la cartografía fretana temprana, tan escasa en topónimos, la única otra mención que podría corresponder con el fondeadero que interesa es la de *b(ahía) del Isleo* contenida en el mapa del Estrecho de Alonso de Santa Cruz (1540) y recogida quizá por hacer referencia al primer fondeo aguas adentro de las naos de la Armada de Molucas.

Tal vez estos tanteos exploratorios, amén de algunas intuiciones y sugerencias de los pilotos condujeron a Magallanes hacia una progresiva certidumbre de encontrarse en el estrecho buscado. El hecho por tanto merecía ser tratado en una junta de capitanes y pilotos que pudo realizarse a bordo de la *Trinidad* entre el 29 y el 31 de octubre, con lo que podemos conciliar el tiempo transcurrido hasta el primero de noviembre, fecha de la que nos ocupamos más adelante.

Junta de capitanes y pilotos

Magallanes pudo tener suficientes motivos para sentirse satisfecho al concluir la primera jornada de navegación aguas adentro del Estrecho. Lo visto y lo realizado, incluido su propio breve tracto exploratorio en la parte norte del Paso Ancho por una y otra bandas del mismo ratificaba lo acertado de las informaciones que le habían aportado sus capitanes Mesquita y Serrano, conjuntamente con sus pilotos Gómez y Carvalho, a las que se añadieron las hechas por él y por sus pilotos Albo y San Martín, y por el capitán Duarte Barbosa y su piloto Vasco Gomes Galego de la *Victoria*. Era una auspiciosa circunstancia sin duda por lo que permitía esperar para el inmediato futuro, amén de tranquilizadora para quien, como el capitán general, lidiando con la adversidad opuesta por hombres y elementos había conseguido sostener sus razones y propósitos e imponer, en consecuencia, las conductas a seguir. Fernando de Magallanes, tenaz y tozudo, se mantendría así en su postura a la vista de lo acontecido y de la realidad de una geografía que le mostraba poco a poco los secretos de su arcano milenario.

Pero, así y todo, convenía tanto exponer sus motivaciones a sus capitanes y pilotos, como oír las opiniones de éstos en tanto que útiles, si resultaban sensatas, en el orden del cumplimiento del gran objetivo de la travesía.



Magallanes hizo reunir en consejo a los capitanes, pilotos y principales oficiales de la flota, narra Antonio de Herrera, y ordenó inspeccionar los víveres de que disponían, porque ya tenía asegurada la continuidad del viaje a las Molucas. Se confirmó así que tenían víveres para tres meses en cada nave y, todos, viendo la firme resolución del capitán general, dijeron a una voz que convenían en continuar y cumplir la orden que les había impartido el emperador en vez de retornar a Castilla, perdidos el honor y la fama, después de siete meses de navegación³².

No cabe duda de que la convocatoria a la reunión y su ulterior desarrollo debió ser algo más complejo de lo que aparenta la sencillez del relato. Desde luego, parece ilógico que al ordenar Magallanes, pidiera a los capitanes que concurrieran con los datos correspondientes a los abastecimientos disponibles lo que hubo de tomar su tiempo, tras lo cual debieron juntarse a escuchar lo que se dijera y deliberar si fuera el caso.

Pero en ese general consenso hubo una opinión diferente y esta fue la de Esteban Gómez, piloto de la *San Antonio*, que afirmó que en vista de haberse encontrado el estrecho buscado, era mejor regresar a España y organizar allí una nueva armada que permitiera una navegación segura porque, más adelante, [...] *había que cruzar un gran golfo [el Mar del Sur], en donde tanto podían hallar grandes calmas como tempestades y perecerían todos*³³, palabras que oídas por la gente concitaron una general aprobación por lo que tenían de prudentes y sensatas, viniendo de quien era respetado por su competencia náutica.

Interesa ocuparse de este personaje que de la manera relatada cobró un inesperado protagonismo.

Estevão Gomes era portugués de origen y como su compatriota Magallanes, igualmente de oficio mariner. Inclusive, según parece ambos pasaron a Castilla por el mismo tiempo, si bien no están claras las razones que el primero tuvo para hacerlo. Que era hombre de competencia náutica lo afirma el hecho de habersele reconocido la misma por la Casa de Contratación de Sevilla, según real orden de 10 de febrero de 1518. Todo indica que Gómez tenía su propio proyecto para navegar a las islas de las Especias por la vía del occidente y que se empeñó en conseguir el patrocinio real para el objeto, pero su plan acabó preterido en la preferencia oficial por el que contemporáneamente impulsaban Fernando de Magallanes y Ruy Faleiro. Así, de promotor de una iniciativa terminó como integrante de la segunda al contratarse en la oficialidad de la Armada de Molucas el 19 de abril de 1519 como piloto de la misma, revistando en la nómina de la nao *Trinidad*.

Si la preterición de su proyecto por el de Magallanes-Faleiro no fue una razón suficiente como para despertar en Gómez la antipatía o malquerencia hacia Magallanes, como lo afirma Pigafetta al señalar que aquél [...] *odiaba sin límites al capitán general, a causa de que, antes de que se aparejase nuestra escuadra, había él*

*acudido al emperador en busca de que le diesen algunas carabelas para descubrir tierras; pero, con la aparición del capitán general, Su Majestad no se las dio*³⁴, debiera aceptarse que hubo tal vez alguna otra de peso para justificar su aversión.

Como hubiera sido, Gómez tuvo motivo y bastante para sentirse con Magallanes cuando, después de la conjura del motín de San Julián, se vio postergado en el ascenso que anhelaba, el comando de la nao *San Antonio*, para el que fue elegido por el capitán general su pariente Álvaro de Mesquita, hombre ignaro en el arte de navegar, a quien Gómez hubo de secundar a su pesar como piloto una vez que se le destinó para el cargo.

Confrontado del modo visto, Magallanes en una reiterada muestra de su inmovible determinación, cuanto de su escasa disposición para escuchar opiniones ajenas, respondió con solemne energía, como para que no quedaran dudas [...] *que aunque fuera menester llegar a comerse los cueros de vaca con que estaban forrados los mástiles de las naos, seguiría adelante con el descubrimiento tal como se le había prometido al emperador y que confiaba en que Dios lo asistiría con la razón de esa decisión*³⁵.

Esa fue, no debe quedar duda, la hora histórica de Magallanes en el transcurso del célebre viaje. Acoger lo sugerido cuando tenía virtualmente la certidumbre en la mano sobre aquello en lo que tanto se había empeñado, hubiera significado dar al traste con todo y comprometer quizá irremediablemente su acariciado proyecto. ¡Jamás una sugerencia como la planteada, por el bien de la expedición! Pero no se piense que tal decisión sólo era el fruto de un convencimiento personal devenido verdadera obsesión, sino porque, al obrar así, Magallanes se ceñía puntualmente a la instrucción real dada con antelación.

Así de claras las cosas, Magallanes hizo notificar a las tripulaciones de los buques que nadie, bajo pena de muerte, hablara más del viaje y de los víveres porque quería partir en la mañana siguiente, de modo que se aprestaron los navíos para ello. Y así se ejecutó, a la chita callando, se estuviera o no de acuerdo con lo resuelto, pues todavía se hallaba fresco en la memoria lo acontecido en San Julián sobre las consecuencias que podía acarrear una disensión abierta e insubordinada a la voluntad del capitán general. En la coyuntura, Esteban Gómez se tragó su opinión y acató la orden de Magallanes. Su hora de fama, indigna por lo demás, debería aguardar algunas jornadas antes de encontrar mejor oportunidad.

Con esa decisión, si en todo aquello se pasó el día, las naves y sus tripulaciones se acogieron al sosiego nocturno en aquel seguro surgidero de la costa de Brunswick. Como era habitual y de acuerdo con las instrucciones dadas en el principio del gran viaje por el propio Magallanes, los otros buques se situaron en la próxima vecindad de la capitana y atentos los tripulantes a las señales de su farol, esto es, *una pequeña antorcha de leña, pendiente a perpetuidad de la popa de la Trinidad*, como lo puntualizaría Pigafetta en su relación³⁶.

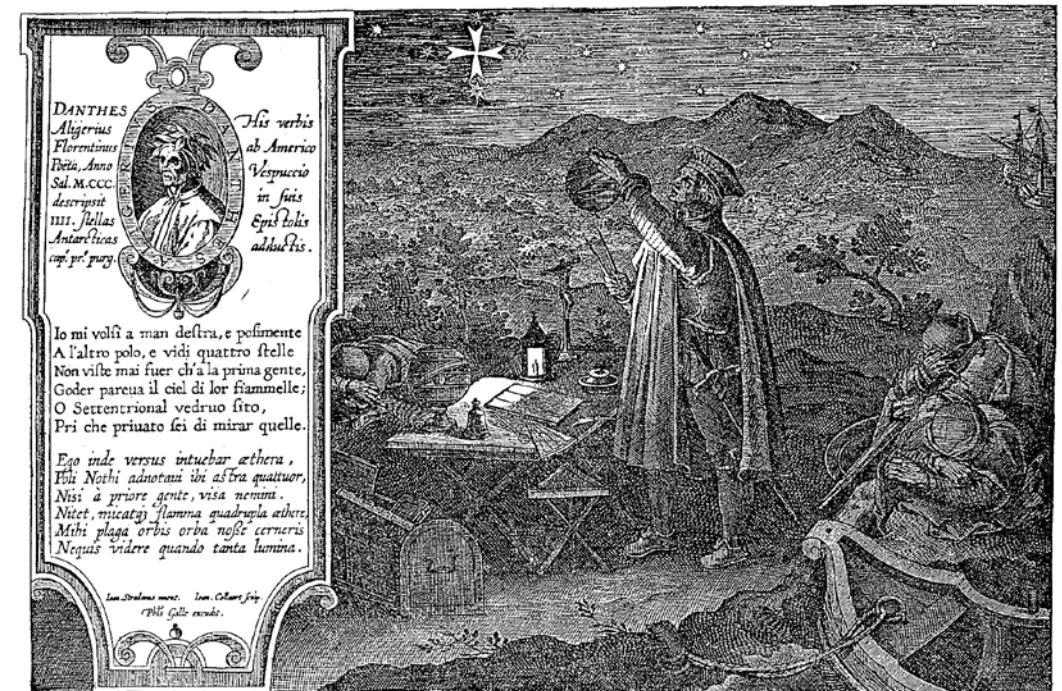
Cazando estrellas

No debiera haber duda alguna sobre la ocurrencia de observaciones astronómicas durante el transcurso del viaje de Magallanes por el extenso ámbito geográfico que después llevaría su nombre. La inmensidad de la bóveda celeste austral si impresiona de día, con cuánta mayor razón lo hace en la oscuridad nocturna. Entonces, cuando se dispone de condiciones apropiadas de visibilidad (ausencia de nubes y diafanidad del aire), es posible disfrutar por horas del esplendor del firmamento meridional, tachonado de estrellas y constelaciones caracterizadoras como la Cruz del Sur, por señalar sólo a la más famosa, y también la Vía Láctea y las Nubes de Magallanes.

Así la quietud nocturna que para la inmensa mayoría de la gente a bordo de la armada era la invitación obvia para el reposo, la conversación queda, la reflexión intrascendente o derechamente para el descanso reparador, para otros poquísimos lo era para la observación atenta, la identificación de astros y constelaciones y el primer registro de sus movimientos en un hemisferio celeste que recién comenzaba a ser familiar para los hombres de mar europeos. Tal labor, por cierto, era la propia de quienes por ciencia y experiencia sabían acerca de las cosas del firmamento como eran los conocedores de secretos y maravillas de las artes cosmográficas, astronómicas y astrológicas pues por la época todo ello se hallaba asociado o vinculado con ese afán del conocimiento científico.

Sabemos, con certidumbre absoluta, del principal o más conspicuo de los integrantes de tan exclusivo grupo: Andrés de San Martín, piloto de competencia y experiencia, astrólogo por añadidura, pues tales atributos constan repetidamente en la diferente documentación referida a la empresa y al viaje magallánico. Pero deseamos hacer un añadido que lo singulariza y vincula más todavía con la materia. En efecto, este hombre en años previos del siglo había conocido a Amerigo Vespucci y trabajado con él en la Casa de Contratación de Sevilla, llegando a intimar tanto según se ha visto como para que el florentino lo designara su apoderado y, cosa todavía más interesante, había sido nombrado albacea de su herencia al fallecer aquél. Tal pudo ser su solvencia, recordamos, que, dirigiendo la Casa de Contratación el cosmógrafo Juan Vespuccio, sobrino del navegante, Andrés de San Martín fue la única otra persona autorizada para sacar copias de los mapas que en la referida entidad se elaboraban y/o conservaban, y que con razón eran estimados como verdaderos tesoros.

Bien, pero ¿qué tiene que ver todo esto con el asunto que interesa? Pues, sencillamente porque Amerigo Vespucci según se ha mencionado precedentemente fue el primero en navegar las aguas meridionales americanas —siquiera hasta los 50° de latitud sur— y de igual modo el primero que de manera documentada se ocupó de observar la bóveda celeste para identificar sus constelaciones, estudiar sus movimientos y ver si tal noción podía ser empleada prácticamente en la navegación de los espacios marítimos del hemisferio austral del planeta, como desde tiempo inmemorial sucedía en el boreal gracias a la utilización de sus estrellas, entre otras de la afamada Estrella Polar³⁷.



31. Grabado de Stradanus que muestra a Amerigo Vespucci observando la Cruz del Sur (siglo XVI)

Un gran navegante y buen astrólogo por añadidura como fue Pedro Sarmiento de Gamboa, quien sesenta años más tarde hizo en sentido inverso el periplo fretano de Magallanes en 1520, dejó una anotación de referencia que viene de perillas para mejor entendimiento del lector: *Aquí el cielo es muy sereno y las estrellas se muestran muy claras, y se dejan bien juzgar, marcar, arrumbar. Aquí es cosa muy provechosa el crucero [Cruz del Sur], que está treinta grados sobre el Polo Antártico, del cual nos aprovechamos para tomar las alturas del polo, como se hace de la estrella norte del septentrión, aunque con diferente cuenta; y porque este crucero no sirve para todo el año, sino solamente ciertos meses dél, trabajó mucho Pedro Sarmiento de buscar otra estrella polar más propincua al polo, de más breve cuenta y más general y perpetua. Y como la diligencia hace que la investigación sea fructuosa, fue Dios servido que la descubriese y verificase; y así en muchas noches claras, con muchas experiencias, ajustó las estrellas del crucero y sus guardas, y de otros dos cruceros y de dos polares de muy poca circunferencia, con el favor de Dios, que serán de grande utilidad a los navegantes curiosos que se quisieren valer y aprovechar de ellas...*³⁸. A la vista de este estupendo testimonio cabe preguntarse si tal pudo suceder durante el viaje descubridor y la respuesta es ciertamente afirmativa.

De ese modo a partir del primer fondeo de las naos *Trinidad* y *Victoria* en la bahía Posesión en el atardecer del 21 de octubre, cada sitio donde en el transcurso de la

El canal de Todos los Santos

travesía se repitió dicha obligada operación náutica pudo ser, si las condiciones para hacerlo se mostraron favorables, un diferente punto de observación del firmamento nocturno patagónico y, en el caso, de segura ocupación para maese Andrés de San Martín y algún otro piloto o ayudante. La antigua sensible pérdida de su diario de viaje ha privado a la posteridad de conocer los resultados de sus observaciones y las de otros, que también las hubo, como lo sugiere una brevísima referencia contenida en un resumen de la relación del viaje hecha en 1522 por Maximiliano Transilvano a base de las noticias recogidas entre los sobrevivientes que retornaron en la *Victoria*, y que da cuenta del avistamiento de la estrella polar elevándose sobre el horizonte a los 52° de latitud austral.

En subsidio, es Pigafetta, quien en su libro segundo nos ofrece un buen resumen acerca de lo observado: *No está el Polo Antártico tan estrellado como el Ártico. Vense muchas estrellas menudas agrupadas, que forman dos nebulosas no muy distantes entre sí ni tampoco con demasiado resplandor.* Esta estupenda descripción es la primera jamás hecha tan explícita sobre las desde hace tiempo afamadas *Nubes de Magallanes*³⁹. En el espacio entre ambas, añade el cronista, *surgen dos estrellas mayores, tampoco de gran brillo y muy quietas [...]* En estas singladuras percibimos una cruz de cinco estrellas radiantes de dirección poniente y dispuestas con gran simetría⁴⁰. Se trata de la Cruz del Sur, devenida emblema heráldico de la Región de Magallanes⁴¹.

Así surgió la ciencia astronómica en Chile.



32. Constelación de la Cruz del Sur. Fotografía NASA

Reanudada la navegación, si la misma se hizo con tiempo benigno como en ocasiones suele darse durante la primavera austral cuando Eolo se sosiega un tanto, los navegantes pudieron hacerlo con doblada satisfacción. Por una parte la amplitud del espacio ante su vista —no por nada se conoce desde antiguo a esa sección central del Estrecho como el *Paso Ancho*—, los confirmaba en la certidumbre de hallarse en un gran canal y por otra les ofrecía según adelantaban las naos la perspectiva de un paisaje progresivamente atractivo y sugerente. El cruce de la Segunda Angostura parecía haber dejado atrás la región de planicies costeras y elevaciones meséticas en que se continúan tierra adentro, con su característica coloración ocre-amarillenta propia de la vegetación esteparia; ahora, según se penetraba hacia el interior, se mostraban por estribor en grata sucesión lomadas suaves y las primeras estribaciones serranas cubiertas de bosques pasado el después llamado cabo *Negro* por el colorido oscuro de las formas vegetales que revisten su ladera meridional, y, más adelante, hacia el sur un panorama de montañas elevadas y abruptas cubiertas de nieve. Estaban en el umbral de un mundo geográfico nunca visto antes por los navegantes.

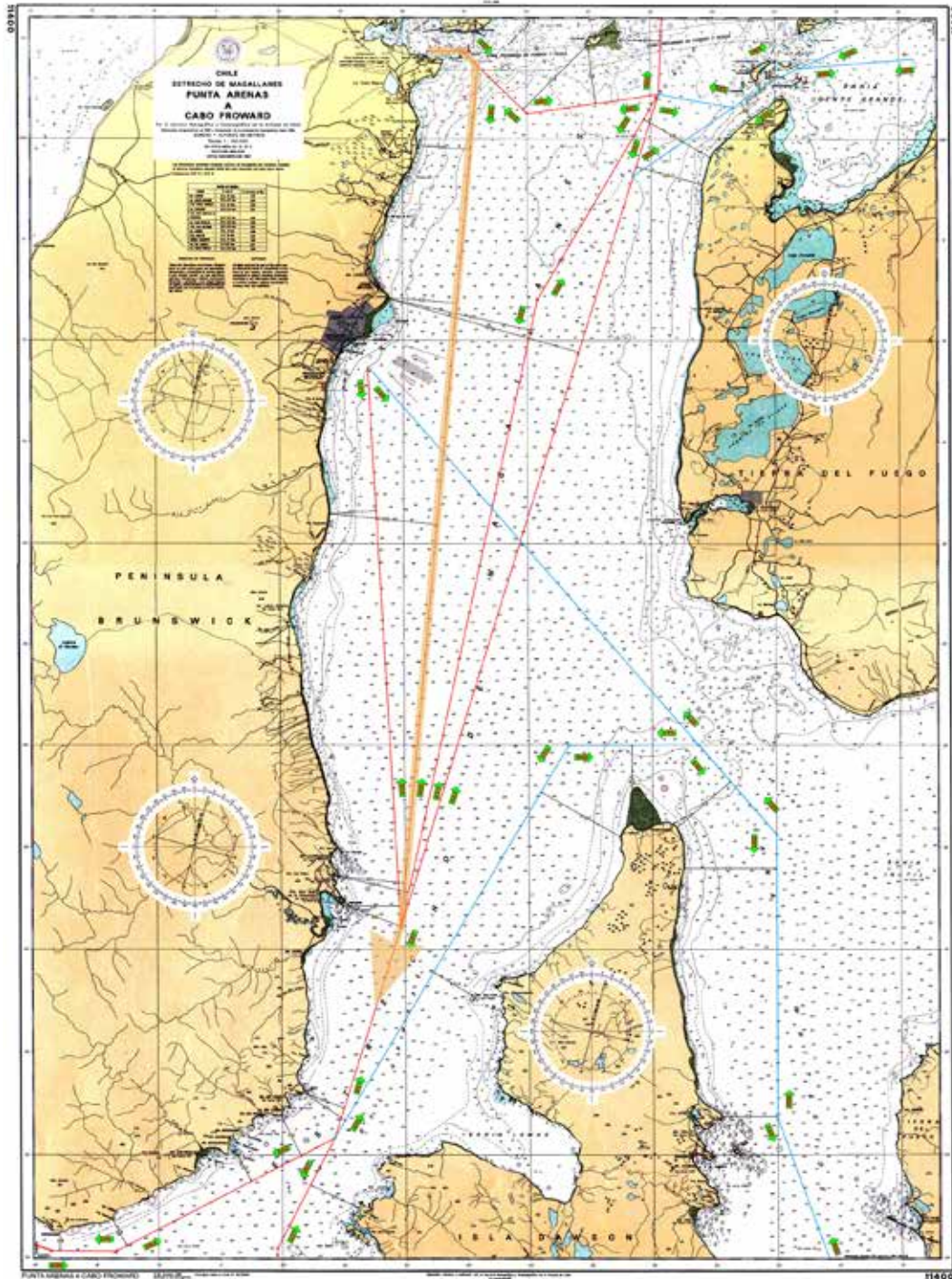
Aquel, se nos ocurre, pudo ser quizá el momento más satisfactorio de cuantos se habían pasado en lo que iba corrido del gran viaje: mar ancha, tal vez quieta, tiempo bonancible como suele darse entre frentes climáticos; parajes acogedores a la vista y perspectivas de un largo tramo de navegación en condiciones parecidas, sensaciones estas que se daban en el curso de una creciente certidumbre de hallarse la expedición en la vía correcta. Una situación semejante invitaba a recordar para la posteridad a esa parte de la travesía y sus circunstancias y nada mejor que hacerlo con el nombre que prestaba la festividad religiosa del día, 1 de noviembre, que correspondía al de los bienaventurados del santoral cristiano, así el capitán general dio el nombre de *Canal de Todos los Santos* a ese tramo del todavía en buena parte incógnito mar interior⁴². La denominación, sin embargo de su atribución en tan trascendente momento no tendría más larga vida que otras contemporáneas tales como *Estrecho de la Victoria*, *Estrecho de las Once Mil Vírgenes* y *Estrecho de los Patagones*. Antes de que se cumpla una década desde la navegación descubridora, esas y otras acabarán sustituidas por el nombre que justicieramente le dará la posteridad al canal transcontinental en homenaje a quien lo reveló para el conocimiento de la humanidad: *Estrecho de Fernando de Magallanes* o, en la variante simplificada que definitivamente se impondría, *Estrecho de Magallanes*.

Así, en una singladura quizá algo cargada a estribor para seguir con apropiada cercanía y vista experta la evolución de las formas litorales y descubrir en ellas refugios o ancladeros, adelantaron las naos siguiendo la estela de la capitana *Trinidad* hasta que el continuo horizonte marino que enfrentaban hubo de verse interrumpido a



33. "Descubrimiento del estrecho de Magallanes".

Óleo de Álvaro Casanova Zenteno (1920)



34. Plano 11400 del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile que muestra el sector de los pasos Ancho y del Hambre en el estrecho de Magallanes. La línea destacada que señala el rumbo 500 podría corresponder con la ruta seguida por las naves de Magallanes

babor por una punta baja que parecía desprenderse de las tierras altas visibles hacia el centro del panorama frontal. Los barcos debían encontrarse entonces hacia los $53^{\circ} 25'$ de latitud sur, situación que en la tierra firme continental se corresponde con la de la bahía de Agua Fresca y en la insular opuesta con la del cabo Monmouth, teniendo ante sus proas la punta San Valentín de la isla Dawson que deja a sus costados amplias bocas, una hacia el viento del siroco [sudeste] y otra hacia el del garbino [sudoeste], como anotaría Pigafetta⁴³.

En la encrucijada, surgió la duda acerca de cuál rumbo debía seguirse en tanto que correspondiera al propio del Estrecho, asunto que únicamente podía aclararse con la debida exploración. El capitán general encomendó entonces a los capitanes de la *San Antonio* y de la *Concepción* explorar el rumbo sudoriental, mientras que él con la *Trinidad* y la *Victoria* tomaba por el curso sudoccidental que resultaría ser el verdadero. Unas y otras naos quedaron en reunirse al cabo de cuatro días, probablemente en las aguas de la ensenada observada en la tierra firme hacia el oeste, esto es, tal vez en la actual Agua Fresca o bien en alguno de los ancones vecinos hacia el sur hasta la bahía de San Isidro. Deseamos defender la lógica de esta conjetura.

La escasa y no suficientemente clara información de que se dispone acerca de los acontecimientos ocurridos en el transcurso de las jornadas ocupadas en el conocimiento de la vasta sección central del estrecho de Magallanes ha conducido a interpretaciones confusas por parte de algunos autores, aspecto que merece ser debidamente aclarado para el cabal entendimiento de lo efectivamente acontecido. De partida, la comisión exploratoria específica de que se trata encomendada a las naos *San Antonio* y *Concepción* fue distinta y posterior a la dispuesta originalmente por Magallanes tras el acceso de la armada al gran saco oriental en la tarde del 21 de octubre. Aquella, como se sabe fue de doble curso, es decir hecha por separado por cada nao, con diferente alcance en la profundidad de la penetración que, en el caso de la *San Antonio* de manera alguna le habría llevado a hacerlo tan profundamente en el arcano geográfico como para sobrepasar la latitud dada para la encrucijada. Ahora bien, y tornando a la situación que habría originado la doble exploración, nos parece absolutamente razonable pensar que Magallanes fijara como lugar de reencuentro de los barcos una vez cumplidas sus misiones y transcurrido el plazo previsto, algún fondeadero de la parte continental valorado como apropiado para el caso situado... *al pie de unas sierras altas que aparecían a la vista*, según recordaría después Ginés de Mafra, y que, dado el hecho conocido de la latitud en que se hallaban entonces, éste no habría podido ser otro que el sector litoral que se ubica entre el cabo San Isidro y la bahía de Agua Fresca. Citarse las naos para un encuentro a ocurrir en aguas y litorales desconocidos situados más adelante hacia el sudoeste del curso fretano como ha sido sostenido por algún autor es, claramente, un absurdo, además que quita todo significado a la exploración del paso sudoriental.

Recordando lo expuesto precedentemente, si como se ha afirmado por algunos la segunda comisión recibida por la *San Antonio* la habría llevado aguas adentro por espacio de cincuenta leguas, ello habría significado la navegación del tramo correcto inclusive más allá de la vuelta del cabo Froward y, en tal circunstancia carecía de sentido explorar una vía distinta aguas atrás. Que nuestra conjetura es acertada lo demuestra lo que sucederá posteriormente tras la separación de la *San Antonio* y la *Concepción*, cuando esta última en la búsqueda de la otra lo primero que haga sea la de concurrir al lugar de la cita previamente concertada y, no hallándola continúe en la siga de las otras dos enterado como estaba su capitán Juan Rodríguez Serrano del rumbo tomado por la capitana y la *Victoria*. Debe validarse por tanto la comisión de que se trata y, en el caso de la *San Antonio*, la diferenciamos claramente de sus anteriores tareas exploratorias.

La Trinidad y la Victoria avante

La mutación paisajística que debía asombrar a los viajeros daba cuenta patente de una fisiografía originada en la concurrencia de dos procesos colosales de remotas épocas geológicas: uno, el de la orogénesis con un desarrollo a lo largo de millones de años que había concluido con la formación de la cordillera de los Andes en un proceso dinámico en el que habían participado los movimientos isostáticos de la corteza terrestre, responsables directos de la formación de diaclasas o fracturas sobre las que, a su tiempo, se habían originado fosas profundas que las aguas oceánicas habían acabado por rellenar generándose así la laberíntica red de canales caracterizadora del mar interior magallánico. Una de estas diaclasas, iniciada a la altura del grado 53° S, condicionada por los movimientos terrestres fue asumiendo progresivamente un rumbo de noroeste a sureste determinando de esa manera la formación de una angosta y larga depresión que constituiría el trazado original de la mitad occidental del estrecho de Magallanes desde su entrada pacífica hasta el meridiano del cabo Froward. El otro fenómeno, de desarrollo geológico muy posterior al descrito, había sido el glaciario que en su igualmente prolongado curso temporal asociado a los cambios climáticos del planeta —fenómeno de enfriamiento— había significado la formación de una enorme cobertura gélida que durante una extensa época había abarcado buena parte del sur del continente americano. Con su propia dinámica este fenómeno colosal había rellenado hasta colmarlas a las cuencas de las formas orográficas desbordando el exceso a través de enormes frentes glaciarios de derrame hacia sectores más bajos que, en sus alternativos movimientos de flujo y reflujo reiterados sobre terrenos de origen cuaternario fueron originando amplias simas que, en las fases terminales del proceso acabaron configurando extensos espacios lacustres progresivamente llenados

por aguas del derretimiento glaciario y finalmente por las vecinas oceánicas una vez que las circunstancias ambientales favorables les permitieron ingresar y completar el relleno de las cuencas, fenómeno desarrollado aproximadamente entre 12000 y 8000 años atrás. De ese modo se originó la otra expresión fisiográfica fretana propia de la primera mitad del paso interoceánico en su curso este oeste.



35. Vista del estrecho navegando hacia el sur en el sector de la bahía de San Juan con el monte Sarmiento y las montañas fueguinas en el horizonte

Quienquiera que haya navegado alguna vez por el sector central del estrecho de Magallanes comprendido entre el cabo San Isidro y la isla Carlos III (o aun parte del mismo), convendrá en que su desarrollo panorámico es espectacular, por lejos el más atractivo e impresionante. En la sectorización toponímica el espacio de que se trata se corresponde a los pasos *del Hambre* (la “tercera angostura” de las antiguas cartas marinas) y *Froward*. Su salvaje grandiosidad, caracterizada por las formas abruptas de sus montañas que arrancan hacia lo alto desde el borde mismo del mar; la desmesura y fuerza que trasuntan los glaciares magníficos que se desprenden desde los ventisqueros que rellenan las cuencas altoandinas; el verde intenso de la vegetación arbórea que viste valles estrechísimos y laderas, las rocas desnudas y de diferente colorido lavadas por las lluvias más que milenarias; y, por fin, la vida animal que alienta en los aires, las costas y las aguas fretanas, todo, todo absolutamente conmueve al observador bien sea éste un viajero ocasional o bien un marino consumado.



36. Perspectiva del estrecho de Magallanes en el sector del Paso del Hambre

¡Cómo debieron asombrarse Magallanes y sus hombres ante tanta grandeza natural! ¡Oh Señor, pudo exclamar más de alguno, es que no te cansas de maravillarnos con tus obras!

Es un mundo geográfico admirable, sea en la tranquilidad excepcional de un día calmo y despejado, sea entendiéndolo tras la bruma de una borrasca lluviosa. Da lo mismo, es un panorama salvaje e impresionante, nunca repetido. Sin embargo de su inmensidad el paisaje no abrume porque, se nos ocurre, encontramos cierta armónica proporcionalidad entre el espacio marino (diez millas de amplitud media entre costas) y las formas ciclópeas que lo amurallan. No abrume, es posible, pero sí lo hace sentir a uno insignificante ante la grandiosidad de ese despliegue telúrico y ambiental. Es como para recordar la repetida imagen literaria de la “cáscara de nuez” —el barco en la inmensidad del mar— de valor literal en el caso de las antiguas naos.

¿Cómo pudieron sentirse Magallanes y sus hombres en ese escenario espléndido, repetimos?

Cuando en 1972 el historiador naval Samuel E. Morison visitó Magallanes durante la fase final de preparación de su bien afamado trabajo histórico sobre las expediciones europeas al meridión americano —quizá para vivir él mismo la experiencia del gran lusitano—, al navegar por el sector del Estrecho que nos ocupa por especial invitación de la Armada de Chile, viaje que le permitió acceder a la bahía de Fortescue y al paso Tortuoso entre otros lugares, no pudo ocultar su impresión de asombro ante ese despliegue panorámico: *Parece que uno entra en un mundo extraño y completamente nuevo, escribiría después, una verdadera Tierra de Nunca Jamás*⁴⁴.

Adelantando en el nuevo escenario en tanto espacio geográfico más definido por las formas orográficas que lo circundan, Magallanes atentos como pudieron estar él y sus pilotos a los cambios del mar por el que surcaban las naos, debieron observar desde luego la disminución de los niveles de las mareas, señal de la distancia recorrida aguas adentro, así como la dirección y fuerza de las corrientes con las que se enfrentaban, producto a su vez de la complejidad de las formas litorales que mostraban o sugerían pasos. Así, el capitán general pudo de momento vacilar en cuanto al rumbo a seguir al percibir hacia el sur un abra tan notoria como es la entrada del actual canal Magdalena que se insinuaba como acceso hacia una desconocida vía interior, pero su intuición le llevó por el buen rumbo al preferir en cambio la todavía mejor definida posibilidad que se le brindaba por estribor, esto es, el amplio espejo del actual paso Froward con sentido noroeste que se presenta traspuesto el extremo continental de Brunswick. Esa y no otra era y es la vía correcta y acertó al elegirla. Aquello, definitivamente, por lo que podía apreciarse desde los castillos de los barcos parecía tener más de laberíntico complejo de aguas interiores que de paso franco de mar. Como nunca antes entonces debió prestarse atención a las señas de la naturaleza para tomar el rumbo por el espacio incógnito del mar interior.



37. Litoral, sector del cabo San Isidro, península de Brunswick



El paso ofrece, escribiría siglos después Roberto Levillier rememorando aquel momento de presumible indecisión, como bien se sabe, con su forma de V, sus sinuosidades y sus canales, todas las tentaciones imaginables para que el piloto se desderrote, pierda horas de luz y multiplique los riesgos de errar. En ese laberinto infernal sólo un instinto mágico pudo colocar a Magallanes en el rumbo preciso. Guió con mano infalible sus carabelas, prefiriendo este canal, bordeando esa isla por Occidente o aquella por Oriente, como si mil veces por allí hubiese antes navegado. Su destreza impresionante llevó la seguridad de una flecha bien lanzada⁴⁵. Quizá esa y otras circunstancias semejantes que se advertirían más adelante en el curso del periplo fretano exigirían a los pilotos manejarse con cautela en cuanto a los rumbos a seguir. De allí que debiera aceptarse que el método de ensayo y error hasta acertar se diera y repitiera.

Se hallaban entonces los exploradores a medio camino en lo que es la realidad de la extensa vía transcontinental (354 millas=570 kilómetros), en un sector de transición de influjos oceánicos desde el procedente del Atlántico que parece cesar traspuesto el paso del Hambre rumbo del occidente, al que se recibe desde el bravío borde del Pacífico que se hace notar tanto por la vía fretana principal como, aunque en forma más atenuada, por las secundarias de los canales del sur y suroeste de aquélla. El hidrógrafo Baldomero Pacheco Corvalán sitúa con precisión el punto de encuentro de las mareas del Atlántico y del Pacífico en las inmediaciones del cabo Crosstide (de allí el antiguo y acertado topónimo) situado al término occidental del paso Tortuoso.

Un hallazgo que haría fama

*Habíamos entrado con las dos naves restantes en el otro canal que quedaba en el sudoeste, relata Pigafetta, y continuando nuestra navegación, llegamos a un río que llamamos de las Sardinias, a causa de la inmensa cantidad de este pescado que allí vimos. En ese lugar fondeamos para esperar a las otras dos naves, y estuvimos cuatro días...*⁴⁶.

Disponemos de otras dos referencias testimoniales sobre la expedición magallánica y que complementan esta noticia. Una de ellas es la consignada por el cronista Antonio de Herrera, quien precisa que allí [...] ellos pescaron gran cantidad de sardinias y de sábalos, hicieron aguada y recogieron leña que al quemarse daba un olor tan agradable que los consolaba⁴⁷. La otra la debemos al piloto Ginés de Mafra, quien añade un interesante dato: la tripulación recogió mucho apio, que abunda en estos lugares y que es fuerte, bueno y grueso [...] Se pone en vinagre para conservarlo⁴⁸.

El paraje pudo parecer inmejorable a Magallanes y a su gente: un mar abundante en peces variados, arroyo con agua para beber de buena calidad, bosque rico en madera y yerbas comestibles y para remedios. Buen sitio además para dar descanso a los marineros, a quienes debió venirles muy bien estirar las piernas en tierra firme, cambiar de ambiente y entretenerse de algún modo, en fin. Nada más podía pedirse



38. Panorama de bahía Fortescue



de momento. No es de extrañar así que el sitio fuera teatro de diferentes sucesos trascendentes.

Pero para formarse una idea apropiada sobre el mismo y ayudar a su ubicación en la geografía local caben algunas explicaciones. De modo que es preciso ir por partes.

La existencia de sardinas, razón de bautizo del lugar en que, dicho sea de paso, lo de “río” debe ser tomado más que en su sentido natural como referencia a un espacio amplio de aguas costeras semejante al de un estuario fluvial, era una consecuencia del fenómeno conocido como “varazón” de especies de la fauna ictícola, en el caso de aquellas pertenecientes al género *Clupea*, probablemente *Ramnogaster armata* o *Sprattus fueguensis*. En la ictiofauna del Estrecho y de otras aguas marinas interiores magallánicas el mismo está representado por cuatro especies que habitan mar adentro en las aguas superiores en forma de cardúmenes de rápido desplazamiento, todas comúnmente identificadas como sardinas. En la cadena alimentaria natural conforman por ello la presa favorita para delfines y cetáceos, especies que son abundantes en el sector fretano centro-occidental, en el gran entorno formado por la costa sudoccidental de la península de Brunswick (Patagonia), las opuestas de la Tierra del Fuego y de las islas Clarence y Santa Inés, y por las menores ubicadas en el interior del curso del Estrecho (Carlos III y otras)⁴⁹. Ahora bien, la estrategia de caza de esos mamíferos marinos consiste en “acorralar” a los cardúmenes para favorecer su captura, maniobra que las sardinas procuran evitar o evadir escapando lejos de sus perseguidores y en una de esas no es infrecuente que procuren su salvación sobre las costas dando origen a las ocasionales y siempre llamativas varazones. Tal debió suceder en el puerto de las Sardinas en un día de noviembre de 1520.

Así entonces, esa circunstancia natural junto con llamar la atención de Magallanes y su gente, permitió recoger una gran cantidad de sardinas que, debidamente saladas, fueron conservadas en barricas o recipientes que los toneleros pudieron fabricar aprovechando la madera de árboles disponibles en el lugar, en lo que había de ser una bienvenida renovación de la dieta magra de la alimentación cotidiana a bordo de las naos. No sólo eso, pues también se llenaron pipas con agua potable y se recogió leña suficiente para la provisión de la cocina (hornillos) de los barcos. Si en el desarrollo de esas faenas hubo quien más atento a las novedades vegetales del entorno encontró apio comestible, de buena calidad y en suficiente cantidad, mejor todavía, pues bien se sabe cómo y cuánto aprovechaba a las tripulaciones de las naves de la época (y a las de los siguientes siglos) el encontrar y recoger plantas alimenticias y medicinales en sus ocasionales recaladas en costas desconocidas para aliviar sus malestares comúnmente ocasionados por la carencia de vitaminas en su alimentación cotidiana y, de manera particular, para combatir el temido escorbuto, producto de la insuficiencia de la vitamina C.

Pero si gustó el hallazgo de apio, no lo fue menos a juzgar por los recuerdos de los sobrevivientes, el correspondiente a otra especie vegetal, cuya madera al ser quemada



39. Arriba, vista de una planta de apio y abajo, de un ciprés de los canales (árbol y detalle del tronco), especies fundadoras de la botánica chilena

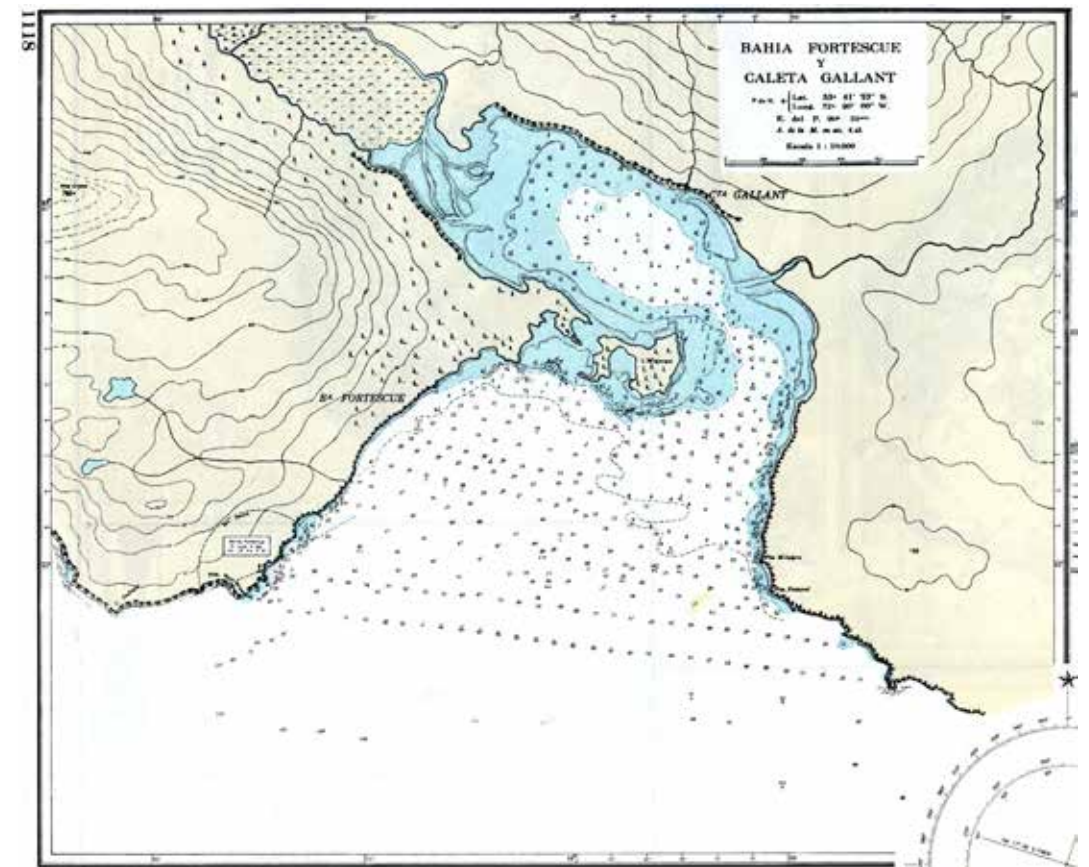
daba un olor grato y consolador. Años atrás, tratando el punto con el historiador naval Samuel E. Morison y siguiendo la opinión experta del botánico Edmundo Pisano (1920-1997), sugerimos que de los especímenes conocidos de la flora regional tal referencia debía corresponder al ciprés de los canales (*Pilgerodendron uvifera*), cuya fragancia natural impregna al ambiente donde abunda, aun sin necesidad de quemar la madera⁵⁰. Cosa curiosa, la impresión recibida por los tripulantes debido a la presencia de esos productos naturales fue de tal grado, que aun en las relaciones o referencias más breves se los recordaría. Allí también las características ecológicas del rocoso borde litoral y la confluencia de las aguas procedentes de tierra adentro con las marinas generan condiciones favorables para la vida natural por la abundancia de elementos nutrientes, en especial para los organismos que habitan en el sector intermareal como es el caso de los moluscos. Así se confirma una vez más el buen ojo del capitán lusitano: mejor tenedero no podía haber elegido, pues amén de fondeadero seguro había recursos alimentarios variados y abundantes, leña y agua.

Quedan, además, otras consideraciones para afirmar la notoriedad histórica del sitio en el contexto de la travesía del Estrecho, pero antes de conocerlas cabe ocuparse de su situación en la geografía litoral.

Identificación geográfica del puerto de las Sardinias

La ubicación del “puerto (o bahía) de las Sardinias” ha sido materia de controversia entre historiadores e hidrógrafos como que a casi cinco siglos de encontrado y así nombrado todavía no concita la unanimidad de pareceres, pues si se concuerda en su pertenencia general el tramo del litoral sudoccidental de la península de Brunswick, entre el cabo Froward y la bahía Isabel, se ha discutido y tal vez alguno aun lo hace hoy respecto de su situación precisa.

Habiendo sido tratado el punto cuidadosamente y en época relativamente reciente por el historiador P. Lorenzo Massa, concordamos plenamente con su argumentación a favor de la identificación de dicho puerto con el doble de la bahía Fortescue-Puerto Gallant (exterior e interior) y al mismo tiempo por lo tanto remitimos al lector interesado en profundizar en el asunto⁵¹. Abundando, reafirmamos tal interpretación recordando en su apoyo algunas de las opiniones más autorizadas de los especialistas en la materia. Así, el capitán de navío Baldomero Pacheco Corvalán, en su *Derrotero del Estrecho de Magallanes* (1908) señala: *Se halla situada esta bahía cerca de 3 millas al oeste de la anterior [Cordes] i es el primer buen fondeadero para toda clase de buques al O. de la bahía de San Nicolás. Por su considerable extensión, sus buenas condiciones de abrigo, facilidad de acceso i moderada profundidad es uno de los mejores puertos*



40. Plano de la bahía Fortescue y caleta Gallant probable ubicación conjunta del histórico puerto de las Sardinias de Magallanes

del Estrecho. Y respecto del Puerto Gallant agrega: *Es la ensenada interior de la bahía Fortescue, i de acceso dificultoso; una vez dentro se encontrará un puerto perfectamente abrigado i seguro, con excelente fondeadero en 5^{1/2} a 6^{1/2} metros de profundidad*⁵².

Haciéndose eco de esa y otras ponderaciones semejantes la Hydrographic Office de la Armada de los Estados Unidos afirmó a su tiempo rotundamente en su propio Derrotero acerca de las características de Fortescue-Gallant: *Es uno de los mejores fondeaderos en toda la longitud del Estrecho. Es espacioso, bien protegido, de fácil acceso y profundidad moderada*⁵³. Francisco Solano Astaburuaga, otro eminente especialista, la describe en su *Diccionario Geográfico de Chile* (1924) como un puerto muy abrigado, seguro y de excelente fondo. Se consigna respecto del mismo accidente que [...] *Por su considerable extensión, sus calidades de abrigo, facilidad de acceso y moderada profundidad, es uno de los mejores puertos de esta región del Estrecho*⁵⁴.

El contra-almirante (R) Alberto Mantellero, hidrógrafo contemporáneo, sitúa a Puerto Gallant a 53°41'44" de latitud sur y a 71°59'41" de longitud oeste y dice que *En esta caleta hay un fondeadero protegido, está ubicado al Noroeste de la isla Wigwam, en 7 mts. de fondo de arena, sin huiros y frente al río. Este lugar es usado por los pesqueros locales para rellenar aguada. No es recomendable con vientos fuertes*⁵⁵. Concuerdan igualmente, por fin, con la interpretación geográfica que secundamos y sostenemos, el ya mencionado historiador y marino Samuel Eliot Morison y el historiador Timothy Joyner, en sus excelentes estudios sobre el viaje de Magallanes⁵⁶.

Quizá llame la atención del lector el hecho de que recurramos a estos autorizados testimonios acerca de las bondades de Fortescue, sin que previamente reafirmemos su correspondencia con el histórico puerto de las Sardinias. Lo hacemos ahora, aunque de manera indirecta, ponderando las indudables competencias hidrográficas y náuticas que poseía Magallanes, talento que le ha sido reconocido unánimemente por sus biógrafos, en tanto que fruto de su experiencia marinera de larga data al servicio de su patria nativa, el Reino de Portugal. Por ello, Fernando de Magallanes, marino de ojo experto como era, en sus cuidadosas singladuras exploratorias de esos días de noviembre debía ir muy atento a las características naturales del litoral junto al cual navegaba, observándolas y ponderándolas acabando por elegir los sitios más apropiados para el fondeo nocturno de sus naves, en vista de sus recursos naturales para un eventual reabastecimiento y de la seguridad para los buques. Y tal, debe convenirse, hubo de ser el caso del puerto o bahía de las Sardinias.

El accidente geográfico que nos interesa está conformado por dos partes: un puerto exterior, propiamente el denominado *Fortescue* por el navegante inglés John Narborough (1669), con un ancladero situado en su fondo al amparo de la tierra firme, y otro interior, separado del primero por el islote Wigwam, nombrado *Gallant* por el mismo marino, en el que desembocan dos pequeños ríos procedentes del norte y del noroeste aproximadamente. Este puerto interior fue conocido y usado por los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal en 1619, quienes lo bautizaron con el nombre de *San Joseph*. Antonio de Córdoba, que lo visitó en 1785-86 lo calificó como *excelente y abrigado a todos los vientos* y tras ponderar sus méritos (leña, agua, pescado y apio comestible), añadió [...] *Todo lo dicho hace bastante recomendable este Puerto y preferible en todos los casos al de Gastón* [puerto San Miguel o bahía Cordes]⁵⁷. En este paraje litoral estuvieron también otros tres navegantes célebres, el francés Louis Antoine de Bougainville, en 1766, y los ingleses Robert Fitz Roy, en 1828, y Phillip P. King en 1827 y 1830. Le sobra, pues, fama histórica a este interesante paraje del estrecho de Magallanes⁵⁸.

Está visto y confirmado hasta la saciedad el buen ojo de Magallanes al elegir el puerto de las Sardinias, después y hasta ahora Fortescue, como su fondeadero de espera en su travesía memorable. Fue el primero en observar esa forma litoral,

como lo harían más tarde tantos otros excelentes capitanes y pilotos. No lo sabía entonces pero al alcanzar ese punto llevaba ya navegados dos tercios de la longitud total del Estrecho.

Otros acontecimientos en el puerto de las Sardinias

Si reabastecimiento para las naves y descanso para las tripulaciones pudieron ser buenas razones para darle una fama inicial al lugar, aquello fue seguido por la ocurrencia de otros hechos de trascendencia que habrían de reafirmarla para la historia. Estos fueron el envío de una partida exploratoria Estrecho adelante para informarse sobre su curso; la presunta posesión del territorio a nombre del monarca castellano y la primera misa celebrada en la tierra continental del futuro Chile. Sobre una hay constancia en el escrito de Pigafetta y las dos se fundamentan en conjeturas, según pasa a considerarse.

Relata el cronista natural de Vicenza que [...] *mientras aguardábamos, enviamos un bote provisto de gente y de víveres para descubrir el cabo [término] del otro mar, que demoró en ir y volver tres días, y nos contaron que habían encontrado el cabo en que concluía el Estrecho y un gran mar. Al enterarse el capitán general lloró de alegría y llamó al dicho cabo "Deseado" porque, en efecto, desde largo tiempo ansiábamos verlo*⁵⁹.

Acerca del porqué de esta comisión, Medina la fundamenta en la preocupación que tenía Magallanes para saber si desde alguna altura accesible podía otearse el horizonte para verificar el curso del gran canal que navegaban, pues desde el lugar en donde se hallaban fondeados tal observación no parecía posible. Habría ofrecido, en consecuencia, *que les daría albricias, esto es, un premio, a nombre del Emperador si lograsen traerle buenas noticias*⁶⁰. Los favorecidos resultaron ser Hernando de Bustamante, barbero embarcado inicialmente en la nao *Concepción*, y el marinero Ocacio (o Bocacio) Alonso que había estado en la *Santiago*, quienes cobrarían el premio posteriormente al retornar a España⁶¹. Éstos y el artillero flamenco Roeland van Brugge, más conocido por la forma españolizada Roldán de Argote, natural de Brujas, son los únicos sobre los que hay certidumbre de haber integrado el grupo explorador.

Y tornando al relato de Pigafetta es importante analizar su información cuyo contenido fuera aceptado sin mayor crítica por los historiadores hasta que planteamos nuestras objeciones que han permitido reentender y rectificar la noticia de que se trata.

De partida merece duda la extensión del viaje, lograda en tan breve tiempo, sólo tres días. En efecto, es imposible, como lo señalamos en su momento que una chalupa haya recorrido, en viaje redondo, la gran distancia que en la realidad media entre el

puerto de las Sardinias y la boca occidental del Estrecho, o sea 240 millas, en lapso tan corto. Por si la prueba de la distancia fuera insuficiente, cabe anticipar que cuando Magallanes retome la derrota para navegar lo que restaba del Estrecho hasta salir del mismo demorará *seis días* en hacer el trayecto *solamente de ida* entre el puerto del Isleo (Sardinias-Fortescue), y el cabo Deseado, usando de la fuerza de las velas, ciertamente más potente y eficaz en el andar que la simple fuerza de remos de una chalupa. Es claro que tratándose de una comisión navegatoria Magallanes debió elegir para su responsabilidad a un hombre de mar, como un maestro o un piloto, pero se ignora quién pudo ser. El resto de la tripulación quizá se integró con voluntarios.

Es en este punto, precisamente, donde cabe una pregunta ineludible. Cuando el bote explorador fue dejando por babor la costa noroccidental de la isla Carlos III, sus tripulantes se encontraron con una encrucijada donde confluyen las aguas del canal Jerónimo procediendo del nor-noroeste aproximadamente (e invitando a seguir por ellas a los que vienen del sur-sureste), con las del Estrecho verdadero que aquí toma el nombre local de *Paso Tortuoso* que se abre hacia el oeste. ¿Cómo acertaron a dar con la ruta correcta al tomar esta última? Pues únicamente por el conocimiento que la vida da al marino y le permite “ver” en las aguas del mar los misterios que oculta. Quien conozca el sector marítimo de que se trata debe convenir que yendo en la dirección que se llevaba, quien no hubiera hecho la ruta con anterioridad podría sentirse tentado a proseguir por el Jerónimo, que a la vista aparece como una continuidad natural, y no juzgarse como un error una decisión semejante. Y tal rumbo que no correspondía pudo seguirse, hasta advertirse que su orientación variaba según se adelantaba cayendo al nornoreste para desembocar en un amplio cuerpo de agua (actual mar de Otway), que por tener semi oculto su fondo mirando desde el sur, pudo ser tenido por un espejo lacustre. Así, entonces, se habría optado por retornar al punto de la encrucijada para conocer la ruta del noroeste que resultaría ser la correcta. En esa exploración se habría completado la primera jornada y tal vez parte de la segunda.

La explicación razonable para la cuestión la encontramos en el comentario que el historiador Samuel Eliot Morison hizo cuando pasó por allí en 1972: *La tripulación del bote pudo observar desde más cerca lo que el capitán Thorton del Orompello [remolcador de alta mar de la Armada de Chile] me hizo notar, o sea, que las aguas del Canal [Jerónimo] eran más luminosas [lighter] en su colorido que aquellas del Estrecho y que en la medida que uno avanza por el mismo se muestra su ancho real. Así Magallanes no perdió tanto tiempo después y evitó el rumbo incorrecto. Pasó felizmente a través del Tortuoso con sus 330 pies de profundidad y entró al Paso Largo con una hondura que supera los 810 pies*⁶². En buenas cuentas, un acierto de Roldán y sus compañeros, repetido sin hesitar por el mismo Magallanes.

Ingresada la partida en el Paso Largo, debiera convenirse en que si la visibilidad era buena (lo que bien pudo ser), la fisiografía del nuevo canal, su derecho y su longitud, sus murallas litorales y la visión que se advertía hacia su término, invitaban

a cualquier persona razonable y con sentido común a buscar un punto de observación conveniente que permitiera formarse una idea mejor sobre lo que se ofrecía a la vista, cosa que únicamente podía lograrse desde la altura. Encontrar esa atalaya para avizorar en ese sugerente rumbo y calcular si se podía ver cómo seguía el mismo en adelante fue la siguiente necesaria preocupación. El punto apropiado pudo brindársele a Roldán y compañeros a poco de navegar junto a la costa sur. Allí en un quiebre de la misma encontraron una pequeña bahía, abrigada y atractiva que se ofrecía como la conveniente pues a poco andar tierra adentro se alza un morro accesible, con altura suficiente para el objeto. Y así pudo hacerse, concluimos, encomendándosele la observación a quien se atreviera a subir por las laderas abruptas, ofreciéndose para ello un premio a quien aportara la mejor información. Lo hicieron, por lo que narra la historia, los ya mencionados Roldán de Argote, Hernando de Bustamante y Bocacio Alonso. La posteridad inmediata recordaría a ese cerro como la *Campana de Roldán*, por su forma⁶³.

Su denominación la recogió Herrera quien consigna que el que llevó la noticia a Magallanes fue el artillero flamenco, que habiendo escalado un cerro había visto el océano a distancia. El topónimo fue tempranamente aceptado en la cartografía, bastando recordar para ello el mapa del Estrecho elaborado por Diego Ribero (1529) y otras piezas del mismo tiempo, y, de manera especial, el *Mapa Marítimo del Estrecho de Magallanes* de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla (1775), construido sin duda a la vista de antiguas cartas. Este afamado cartógrafo sitúa la Campana de Roldán enfrentando el cabo Quade o Quod, lo que coincide con la descripción que de este accidente hace Juan Ladrillero (1880), que la ubica donde *da la vuelta el Estrecho*, circunstancia geográfica que se aprecia cabalmente cuando se navega de occidente a oriente por el largo canal interoceánico, y a la posterior dada por Pedro Sarmiento de Gamboa (*op. cit.*, tomo I, pág. 94). No obstante ello, la cartografía moderna chilena acabaría situando dicho accidente al sureste de la bahía Fortescue (puerto de las Sardinias), sobre la costa de la isla Clarence (monte Pond) o sea en sentido opuesto al de la ruta seguida por la chalupa exploradora, punto desde el cual es imposible avizorar como lo hiciera Roldán. Así, cabe preguntarse cómo pudo originarse esa traslación geográfica, que impide entender a cabalidad la realidad del hecho de que se trata, y en la búsqueda correspondiente hallamos como responsable al hidrógrafo británico Robert Fitz Roy. En efecto, este célebre navegante sostuvo que Sarmiento, a quien admiraba, se había equivocado en tal localización y que, a su juicio, el cerro nombrado Campana de Roldán no era otro que el elevado y conspicuo monte que el navegante español bautizara “Volcán Nevado” y que Fitz Roy rebautizó *Sarmiento*, forma mantenida hasta nuestros días. La opinión del comandante inglés fue secundada y defendida posteriormente por José Toribio Medina, quien además puso en duda la eficacia del avistamiento de Roldán debido a las frecuentes brumas reinantes en ese sector marítimo. Pero el equivocado, en verdad, era el ilustre marino inglés, como

se encargó de ponerlo en evidencia el hidrógrafo chileno Ramón Guerrero Vergara, quien reafirmó sin lugar a dudas la ubicación dada por Ladrillero y por Sarmiento para la verdadera campana de Roldán⁶⁴.

¿Cuál pudo ser entonces la altura desde la que Roldán de Argote pudo hacer su comentado avistamiento?

Conciliando la distancia racionalmente alcanzable por una embarcación pequeña como fuera el bote o chalupa de marras con la posibilidad de disponer en un punto determinado de una visión geográficamente amplia en un día despejado, para conseguir así una buena observación del horizonte, sostenemos que ello se da recién al sobrepasarse (en trayecto sureste/noroeste) el cabo terminal occidental de la isla Carlos III (Crosstide) y, con alguna precisión más ajustada, en la cercana costa de la bahía Ridders (península Ulloa, isla Santa Inés), punto situado aproximadamente a un día y medio de navegación en bote del posible lugar de partida. A la vera de dicha bahía se alza un monte de 335 metros de altura, cerro El Morrión, con buena visibilidad, limpia y amplia sobre el Paso Largo, máxime con día despejado, suficiente para advertir un observador a través de su longitud y la del Paso del Mar que la extiende hacia el noroeste (en total poco más de cien millas) el término geográfico verdadero del estrecho de Magallanes en su confluencia con las aguas del océano Pacífico⁶⁵. Fue Juan Ladrillero, que navegó el Estrecho de poniente a oriente y que penetró por el mismo en plan de exploración en 1558, quien identificó acertadamente el accidente de que se trata, sobre el que dejó una descripción precisa: *Corre el Estrecho al sureste cuarta al este diez leguas hasta la Campana, que es una peña que está sobre una sierra, la que parece campana; y está en una ensenada de la parte del sureste, y la sierra de la Campana está cerca al canal del Estrecho y de la ensenada*⁶⁶. Semejante vio este accidente, identificándolo como el de que se trata, Pedro Sarmiento de Gamboa que pasó por allí durante su navegación exploratoria de 1579-80. El cronista Antonio de Herrera que pudo tener acceso a alguna información más directa con el suceso, describe a la Campana de Roldán como *una peña grande en medio, al principio de un canal, diéronle este nombre porque lo fue a reconocer uno de los compañeros de Magallanes llamado Roldán, que era artillero*...⁶⁷. Precisamente la forma que asume y la posición en que se sitúa respecto del mar, son dos elementos que permiten comprender su notoriedad para un observador interesado en encontrar un avistadero con perspectiva de horizonte para tomar conciencia de la amplitud y profundidad de un paisaje marino. La descripción dejada por Antonio de Córdoba quien estuvo en el sitio poco más de siglo y medio después que lo hiciera la gente de Magallanes, la ratifica y reafirma [...] *hay en el medio un monte alto y redondo, que termina la costa, tajado al mar con un aplomo, y como trabajado a cincel, según lo liso y terso, siendo en su frente tan jaspeado de blanco, que se distingue por todas partes a la distancia, y es la mancha que asignamos por marca para la entrada a la Bahía de Cisneros, y por ser tan notable y por su figura se llamó el Morrión*...⁶⁸.

En verdad esta figura acomoda mejor a su apariencia natural, que la de una campana. Queda probado de esta manera que la chalupa exploradora no pudo llegar a la boca occidental del gran canal y que lo que viera Roldán de Argote fue el término del Paso Largo del mismo. De ese modo El Morrión sería la verdadera Campana de Roldán y el cabo Crosstide bien podría coincidir con el que Magallanes llamó Deseado⁶⁹.

Sobre lo que no cabe duda es de la comprensible emoción de Magallanes al recibir la noticia del avistamiento, según el testimonio abonado de Antonio Pigafetta, y cuánto más que la tenida semanas antes al recibir de boca de sus leales capitanes Mesquita y Rodríguez Serrano la información ratificatoria de ser el paso hallado un brazo de mar, noticia que había justificado el consiguiente jolgorio colectivo. ¡Cómo debió conmoverlo y gratificarlo a él, mercedamente, y a sus compañeros con los cuales pudo compartirla! Si aquel con razón sobrada pudo, como puede ser tenido por día histórico, no es aventurado pensar en que el suceso merecía ser celebrado por partida doble.

Cumplimiento del mandato real: la posesión

Y ello nos conduce directamente a abundar sobre los otros dos hechos que debieron darse sucesiva o simultáneamente en esa bahía de la costa de Brunswick, respecto de los que no quedó mención escrita pero que, no obstante tal carencia, fueron históricamente posibles.

En cuanto al primero, siendo el tiempo, el lugar y el ánimo colectivo propicios, el capitán general pudo bajar a tierra para realizar allí la toma solemne de posesión del país en nombre del rey y emperador Carlos, tal como lo prescribían las instrucciones que había recibido antes de zarpar. ¿Cuándo y dónde mejor, si no?

Los términos de la Capitulación y Asiento del monarca eran categóricos y ordenaban a Magallanes que al descubrir [...] *lo que hasta agora no se ha hallado, debía ponerlo so nuestro Señorío e sujeción*...; y para reafirmar aun el encargo, la cláusula séptima de la Capitulación agregaba precisando la forma en que ello debía realizarse [...] *e cuando llegáredes á ella [los territorios a descubrir] saldréis en tierra e porneis un padrón con nuestras armas, no seyendo en la demarcación del Serenísimo Rey de Portugal nuestro hermano, e haréis asiento por los Escribanos de la dicha tierra en que así asentáredes el dicho padrón: declarando en cuantos grados está de latitud, é asimismo en cuanto está de longitud de la demarcación de entre estos Reinos é los de Portugal; e seyendo la tal tierra poblada, procurareis de haber habla con la gente della, no poniendo vuestras personas en tierra, ni gente que pueda recibir peligro, salvo teniendo tal seguridad dellos que sin recelo se pueda hacer*⁷⁰.



41. Planisferio de Juan Vesputio (1526).

En recuadro sector del estrecho de Magallanes con el estandarte castellano



Y si alguno considerara aventurada nuestra conjetura, arguyendo que dicha orden sólo podía referirse a las tierras de la Especiería, nos anticipamos a replicar que es necesario conjugar esta cláusula con el encabezamiento de la Capitulación que prescribía con meridiana claridad que debía ponerse bajo real señorío *lo que hasta agora no se ha hallado* y que, a mayor abundamiento, se reiteró en la Instrucción real dada a Magallanes y Faleiro el 8 de mayo de 1518. Tal requisito geográfico se cumplía desde el término de la demarcación convenida con los portugueses, vale decir, a partir de la costa patagónica, el Estrecho y sus tierras, hasta las Molucas. Si se había hecho en San Julián no obstante las trágicas circunstancias vividas en el lugar, con qué mayor razón debía reiterarse en el sitio donde aquel requisito cobraba mayor importancia pues *éste era el umbral* que había que franquear para llegar a la Especiería.

El hallazgo del paso entre los dos grandes mares del Norte y del Sur era un hecho virtualmente logrado y el fin de su trayecto, después de la noticia aportada por Roldán de Argote, era cosa inminente. ¿Cómo no tomar entonces, *ipso facto*, la posesión del mismo y de su entorno en nombre del Rey y Emperador según lo mandaba la costumbre y lo ordenaba taxativamente la Capitulación que hacía las veces de ley especial para el caso? Para ello, como toda expedición organizada en debida forma, esto es, con el patrocinio real, aquella llevaba escribanos entre sus tripulantes para solemnizar y autenticar los actos posesorios y otros que así lo exigieran⁷¹. ¿Cómo, además, podía dejarse de atribuir a su legítimo dueño aquel paso que era “la llave” del



42. Estrecho de Magallanes, sector del Mapamundi de Vesconte de Maggiolo (1527) que, como en el mapa precedente, incluye la representación de posesión soberana



acceso oriental a las tierras del Maluco según se tenía visto y comentado largamente?

Así entonces, el capitán general Fernando de Magallanes vestido de gala, hubo de bajar a tierra, posiblemente al islote cuya costa hacía la parte exterior del puerto de las Sardinias, donde con la solemnidad y parafernalia que prescribía la usanza debió tomar posesión del Estrecho de Todos los Santos, de las tierras de los Patagones y de los Fuegos, de sus habitantes y bestias, en nombre del muy dignísimo don Carlos, Rey Católico de Castilla, Aragón y Granada, y Emperador de los Romanos. Sabemos, además, cosa importante, de la realización de un segundo registro de latitud Estrecho adentro y siendo el puerto de las Sardinias el único lugar donde, de modo fehaciente se desembarcó, es correcto concluir que tal operación se cumplió allí precisamente satisfaciéndose de esa manera la exigencia conocida de la Capitulación acordada entre el emperador Carlos y Magallanes, esto es, la de establecer la jurisdicción hispana sobre el territorio fretano fijándose asimismo las coordenadas geográficas del lugar del hecho, tarea que sabemos fue efectuada por el piloto Francisco Albo, posiblemente con la participación de Andrés de San Martín en lo correspondiente a la fijación de la longitud. Dicho de otra forma, ¿qué otra razón más poderosa que la de que se trata pudo haber para proceder a semejante registro en el lugar?

Ahora bien, conocido y aceptado por bueno y conveniente lo realizado allí, ¿quedó constancia del suceso trascendente? La respuesta debe ser afirmativa porque el registro escrito del hecho —acta notarial—era la única forma con la que Magallanes podía

probar a su soberano al retornar (como esperaba hacerlo) que había cumplido puntual y fielmente con sus instrucciones. ¿Y si la hubo, dónde está el documento testimonial?

Que lo hubo, reiteramos, no debiera caber duda y sobre su destino final este fue el archivo secreto del rey de Portugal, en cuyo servicio Antonio de Brito, el gobernador de Ternate anduvo muy atento para tomar de a bordo de la capturada nao *Trinidad* al tiempo de su retorno a las Molucas luego de su fallido intento de cruzar el Pacífico para alcanzar hasta Panamá, toda la documentación valiosa generada durante el largo viaje de Magallanes y sus continuadores en el mando. Así, entonces, el Acta de Posesión del Canal de Todos los Santos (si tal fue el nombre empleado, o algo parecido) y de sus territorios a nombre del rey y emperador Carlos, era un objetivo de *primerísimo interés* atendida su importancia geopolítica. De modo que todos los papeles de tal carácter, o los que se les atribuyera semejante condición, a bordo de la *Trinidad* fueron secuestrados y puestos a buen recaudo por diligencia de Brito, junto con [...] *todas las cartas e astrolabios y cuadrantes y regimientos, y los libros que habían hecho de derrotear, en los cuales estaba asentado la navegación y las islas que habían hallado*, según declararía más tarde el piloto León Pancaldo al retornar a España⁷². (¡Mal haya la memoria de Antonio de Brito!)⁷³.

A mayor abundamiento, para acabar de entender el celo del secretismo de los portugueses afirmamos que la acción descrita no fue la única en su especie y que hubo más, como lo aconteció al piloto Ginés de Mafra. Éste, que también cayó en manos de los portugueses, fue llevado a Lisboa... *porque le hallaron unos libros en una arca diciendo que era piloto; los cuales libros de rotea y otros dos que había hecho Andrés de Saint Martin, piloto de S.M., le tomaron en Lisboa, y después le soltaron y no le quisieron dar los libros ni otras escrituras que le tomaron*⁷⁴. De esa manera se perdió para siempre mucha información sobre la memorable travesía de Magallanes.

¿Pero se trató sólo de eso, esto es, de la intervención ajena que permitió la incautación del o de los documentos que acreditaban un hecho tan importante, o de una voluntaria omisión del propio cronista? No podría descartarse esta última posibilidad según pasa a comentarse a modo de digresión necesaria.

En efecto, aunque Pigafetta parece haber llevado un registro puntual sobre el suceder cotidiano durante el larguísimo viaje, no es menos cierto que su relato final dejó de lado muchas cosas y aun éste, según está bien investigado, tuvo varias versiones a contar de la originalmente entregada por el propio cronista vicentino al emperador en 1522, que debió ser una suerte de primer borrador vista la urgencia que hubo de informar al monarca acerca de lo acontecido en la memorable expedición⁷⁵.

Debe convenirse en que la relación de Pigafetta conocida desde hace siglos no se corresponde con la suma de las anotaciones cotidianas realizadas por el mismo a bordo durante la travesía. Fuera por una selección arbitraria del propio autor, por intervención de terceros (lo que nos parece como lo más posible) o por escamoteo

de los editores, lo cierto es que el texto que nos informa sobre aquel prolongado acontecimiento omite muchos sucesos. La razón de ello nos es desconocida y tal vez lo sea para siempre.

La expedición de Magallanes, vale reiterarlo, tenía tanto una motivación económica como otra en orden político. La importancia de aquélla ya ha sido considerada y no requiere de más abundamiento. Y en cuanto a la segunda, está claro, su trascendencia derivaba de la necesidad de controlar el estratégico paso interoceánico a través del nuevo continente por parte de la potencia descubridora y adjudicataria como era la España imperial, tal como en su hora lo había hecho Portugal en sucesivas acciones y diferentes lugares de África, Asia e Insulindia. Por ello, no debe quedar duda alguna acerca de que de un acto excepcional y solemne como fue la posesión formal debió haber quedado registro escrito. Otra cosa es que esa prueba fehaciente del hecho no llegara hasta nuestro conocimiento y ya sabemos por qué.

Para comprender la escasa atención que brindara Pigafetta hacia actos de la especie, basta recordar su mención a lo acontecido en San Julián al tiempo de la partida del fatídico paraje: *Plantamos una cruz en la cumbre de una montaña vecina que llamamos Montecristo, y tomamos posesión de esta tierra en nombre del rey de España*⁷⁶. Referencia más escueta, imposible. Bien puede comparársela con la abundancia descriptiva dedicada a otros sucesos, algunos por lejos menos relevantes, de su afamada crónica. A propósito de esta referencia y tocante al asunto de que se trata se nos ocurre una reflexión a base de otra mención del cronista vicentino. Escribe éste que *Aguardando el capitán general con sus dos naves que la Victoria se le reuniera ante la desembocadura del "Río del Isleo", dispuso una tercera cruz sobre un escollo frontero al río: este bajaba entre montañas hartas de nieve y toma el mar muy cerca al Río de las Sardinas*⁷⁷. Claramente entendemos que tal señal cristiana no estaba destinada a llamar la atención de la gente de la perdida *San Antonio* según se verá, pues para ello bastaba la sola presencia de la capitana y de la *Concepción*, sino que obedecía a un propósito conmemorativo de cara a la posteridad. ¿Y qué otro mejor para el caso, cabe preguntarse, que, como se hiciera en San Julián, el de dar cuenta para el conocimiento de cuantos pudieran repetir el viaje de Magallanes del hecho de la posesión del territorio a nombre del rey y emperador Carlos?

Por nuestra parte, vemos una prueba subsidiaria de la omisión que se comenta y de confirmación, por lo mismo, de la conjetura acerca de la efectividad de una acción posesoria en el Estrecho, en la mención gráfica tempranamente recogida en la cartografía del mundo, para el caso en la *Carta Universal* construida por Juan Vespucio en 1526, que se exhibe en The Hispanic Society of New York⁷⁸; y, asimismo, en el *Mapamundi* de Vesconte de Maggiolo, elaborado en 1527, y que se guarda en la Biblioteca Ambrosiana de Milán. En ambos mapas se observa el estandarte real de Castilla que flamea campeando sobre la costa septentrional del Estrecho y que en el

caso del segundo llama la atención por lo ostensible del emblema como si se hubiera hecho con intencionalidad particular. Cabe tener presente que Juan Vespucio elaboró su planisferio disponiendo para ello de toda la información reunida en la Casa de Contratación desde los cuatro años anteriores a 1526, o sea, desde el retorno de Esteban Gómez con la *San Antonio* (de allí el peregrino topónimo de *santantón* asignado al Estrecho), más la sustancial novedad brindada por los retornados con la *Victoria*, además de otras noticias traídas por algunos otros sobrevivientes del gran viaje. Esos antecedentes, asimismo, pudieron ser conocidos por Maggiolo para su propio mapa, incluyendo las piezas trabajadas por Vespucio. De paso, cabe agregar, que si el florentino era un cartógrafo de fiar por su vinculación con el mencionado organismo sevillano, el genovés era a la sazón el más calificado de los profesionales de ese arte activos en la república ligure, como que ostentaba el título de *Magister Cartarum*, esto es, Maestro de Cartas para la Navegación, reconocimiento otorgado por el Senado de Génova en 1519. Se insiste en que la ubicación de banderas o estandartes en un lugar determinado no era cosa antojadiza del cartógrafo autor o de un dibujante por su orden, sino que era una señal precisa de que su posición estaba inclusive fijada astronómicamente de modo correcto, operación efectuada por Francisco Albo. Ahora bien, las banderas en los mapas mencionados están puestas en el sector central del Estrecho, sobre la costa septentrional del mismo, en una situación que se corresponde aproximadamente con la de la bahía Fortescue de las cartas modernas, hecho que lejos de casual nos parece intencionado. Para esta última interpretación encontramos fundamento en otra evidencia gráfica posterior contenida en el atlas manuscrito del maestro cartógrafo portugués Gaspar Viegas elaborado hacia 1537 y que se conserva en la Biblioteca Ricardiana de Florencia. En efecto, dos de sus veintiséis cartas muestran la costa sudamericana desde el río de la Plata hasta el estrecho de Magallanes, que en el caso del litoral septentrional fretano incluye en su toponimia el *p. de sardinhas* (puerto de las Sardinias), hacia el que en ambas representaciones apunta la bandera castellana como expresión de jurisdicción⁷⁹. Tales menciones de posesión, debe convenirse, únicamente se podían hacer sobre la base de una información fidedigna sobre lo acontecido en la travesía magallánica.

Pero hay más todavía y de importancia para el aspecto en consideración.

El planisferio de Juan Vespucio, de 1526, incluye frente a la entrada oriental del Estrecho la siguiente leyenda manuscrita: *Estrecho de santantón q descubrió hernando de magallanes por mandado desus majestades*.

Esta mención algo críptica nos mueve a una especial reflexión para su mejor comprensión. Si con ella el diseñador del mapa quería significar el hecho del hallazgo geográfico bastaba únicamente con la primera frase de la oración, tal como se había hecho en otros mapas contemporáneos elaborados tras el retorno de la nao *Victoria*. Pero la frase final que completa la oración nos sugiere claramente algo más como era la vigencia del prescripto real para que tal se hiciera. Ahora bien, ¿qué mejor manera

de demostrar que sí se había cumplido que la de realizar un acto formal de posesión según se le había ordenado explícita y perentoriamente a Magallanes en la Capitulación suscrita por él y Faleiro y reiterada en las Instrucciones entregadas con posterioridad?

La frase que se comenta tiene a nuestro juicio doble significación, esto es, el mandato regio y su cumplimiento cabal. La representación del estandarte real y la expresiva mención escrita de que se da cuenta son complementarias y ambas se refieren a un mismo hecho como lo fue la posesión formal del territorio fretano en nombre de España. La mano de Juan Vespucio, o de quien lo hizo por orden suya, recogió de esa manera el conocimiento prevaleciente en la corte real y en la Casa de Contratación acerca del trascendente suceso. Este tipo de menciones, debemos puntualizarlo para concluir, no era común en la cartografía de la época. Y precisamente en su excepcionalidad fundamos nuestra convicción de que la misma, unida a la representación de la enseña castellana, confirma la probabilidad de ocurrencia del acto posesorio en el puerto de las Sardinias.

En este lugar, por fin, el piloto Francisco Albo debió realizar la segunda observación meridiana del sol en el curso del Estrecho sobre la que dejó constancia en su derrotero, y que dio un registro de 53 grados dos tercios, o sea, 53°41'23" S en el cálculo ajustado actual de correspondencia latitudinal, según el Servicio de Hidrografía y Oceanografía de la Armada de Chile; y, donde asimismo, Andrés de San Martín pudo hacer la observación de la longitud para la determinación de la jurisdicción hispana.

Resumiendo para concluir, ni la erección de la cruz en el islote frente al río del Isleo, ni el supuesto acto posesorio extensamente comentado, ni la observación meridiana del sol practicada en el lugar del desembarco pueden ser considerados aisladamente, sino que asociados, como partes de un único todo (acta testimonial, señal material y coordenada geográfica) como fue el establecimiento formal de la jurisdicción del reino de España sobre el vasto territorio bañado por las aguas del estrecho de Magallanes.

La primera misa en el futuro territorio chileno

Especulaciones aparte, procede ocuparse del otro acto solemne acaecido quizá en simultaneidad con el precedentemente referido, porque si había buenas razones para celebrar entonces ¿cómo no hacerlo incluyendo un agradecimiento profundo al Señor Todopoderoso que así lo había permitido, del mismo modo como se había hecho al principio de la penetración descubridora con la primera señal inequívoca de ser lo encontrado el paso de mar tan ansiosamente buscado? ¿Y qué mejor forma para todo cristiano que hacerlo rememorando el acto solemnísimos de la Santa Cena?

Lo de la primera misa en el Estrecho o, lo que es lo mismo, en el que después sería territorio chileno, es una presunción que ronda muy cercanamente a la

certidumbre. Es esta una materia que especialmente estudiada años atrás por el historiador salesiano P. Lorenzo Massa cuando el reconocimiento del hecho se consideró de importancia particular al tiempo de solicitarse al y otorgarse por el Comité Permanente del Episcopado chileno la autorización de rigor para realizar en la ciudad de Punta Arenas el IX Congreso Eucarístico Nacional (6-10 de febrero de 1946).

Para entonces, noviembre de 1520, según el autor mencionado, había únicamente un sacerdote en la expedición, fray Pedro de Valderrama, pues de los dos que habían sido de la partida el otro, Pedro Sánchez de la Reina (o Bernardo Calmette) había quedado en San Julián castigado por su participación en el motín contra Magallanes⁸⁰. Al mismo, pues, le cabría el honor y la primacía histórica del Santo Sacrificio de la Misa en el estrecho de Magallanes, ceremonia para la que Massa precisa que fue el día 11 de noviembre, domingo y festividad de San Martín de Tours.

Abundando sobre el punto cabe argüir que sobraron razones para realizar allí y entonces tal acto del ritual católico, más inclusive que las que había habido para hacerlo el 1 de abril de ese año, un día después del fondeo de la armada en San Julián y el 16 ó 17 de octubre al partir desde el estuario del río Santa Cruz con rumbo a lo desconocido (actos ambos de los que dejó recuerdo Pigafetta), y tal vez unos diez días más tarde cuando, ya en el Estrecho, Magallanes recibió la noticia consoladora de parte de Mesquita y Rodríguez Serrano de ser aquella profunda entrada de mar quizá la vía que tanto buscaban. Por eso, reflexionando con otro historiador, el P. Pablo Pastells, concordamos en que [...] *los hombres de aquella época, aunque en días borrascosos perdieron de vista la religión [...] en los momentos críticos buscabanla fervorosamente, y su cristiandad a veces amortecida, jamás muerta, daba edificantes muestras de sí*⁸¹. Así, con cuánta mayor razón en los momentos de alegría como aquel vivido en el puerto de las Sardinias, procedía hacerlo debida y cumplidamente con el rezo de la misa.

Sobre todo esto hubo de reflexionar, investigar y compartir el P. Pedro Giacomini a contar de 1940 una vez que a su responsabilidad congregacional de titular de la Inspectoría Salesiana de San Miguel Arcángel, asumida el año anterior, añadió la de Administrador Apostólico del Vicariato de Magallanes, cuya sede vacaba desde el fallecimiento de su titular el obispo Arturo Jara Márquez. Uniendo esa doble responsabilidad de pastor de la grey católica más austral de Chile y de superior de las obras de la Congregación Salesiana en la Patagonia Meridional, de profunda raigambre histórica en el territorio, se propuso jerarquizar la madurez de la fe católica en el meridián americano con la celebración de un congreso eucarístico como era costumbre hacerlo desde fines del siglo XIX en la Iglesia Universal. Para fundar ese anhelo, es claro, necesitaba un argumento de fuerza irrefutable y lo encontró en la historia, con más precisión en el viaje descubridor que puso a Magallanes y a Chile, por el sur, en la geografía y en la historia de los pueblos.

¡Deus ab austro veniet! Sí, se dijo y repitió a quien quisiera oírlo. ¡El Señor Jesús había entrado a Chile por el sur! Qué mejor y más digna primacía podía encontrarse que ésa, la eucarística. No sería la suya una tarea fácil.

Hacia menos de un lustro que en Chile se había conmemorado, en 1936, el cuarto centenario del viaje de Diego de Almagro, tenido entonces sin cuestionamiento por el suceso que había permitido el hallazgo geográfico nacional. Dentro de poco, 1941, habría de conmemorarse la entrada conquistadora del capitán Pedro de Valdivia —el inventor de Chile— y la fundación de Santiago de la Nueva Extremadura, futura capital. Una y otra expediciones habían estado integradas por religiosos que habían tenido oportunidades repetidas para celebrar el acto principal de la liturgia cristiana, una rememoración artística de la cual había sido realizada por uno de los grandes pintores de las glorias nacionales, fray Pedro Subercaseaux.

No, se reitera, no le resultaría fácil al P. Pedro Giacomini remontar el peso abrumador de la tradición histórica. La revisión en la Historia por bien fundada que esté tarda en aceptarse.

La petición formal fue fechada el 29 de octubre de 1941 y dirigida a monseñor José María Caro, arzobispo de Santiago y Presidente del Comité Permanente del Episcopado. De entre sus argumentos seleccionamos tres que nos parecen pertinentes para el caso de que se trata:

1° LA TRADICIÓN EUCARÍSTICA DE MAGALLANES.

Veinte años antes de que Pedro de Valdivia levantara el primer altar en Santiago, Hernando de Magallanes, el descubridor del Estrecho homónimo, tenía el honor de dar el primer Tabernáculo a Chile: de modo que bien puede decirse que Jesús Eucarístico entró a Chile por Magallanes.

2° *DENTRO DEL REDONDEL DE AQUELLA PRIMERA HOSTIA CONSAGRADA, SE ESTRECHARON EN ABRAZO FRATERNAL DOS MUNDOS Y DOS CIVILIZACIONES Y DOS OCÉANOS, DEJANDO A MAGALLANES LA CUSTODIA DE ESE HECHO, EL MÁS TRASCENDENTAL DE LOS TIEMPOS MODERNOS.*

3° *En fin, se puede afirmar que solamente celebrando un Congreso Eucarístico Nacional en Punta Arenas, de verdad N. S. Jesucristo REINARÁ HASTA LOS ÚLTIMOS CONFINES DE LA TIERRA*⁸².

La fuerza argumental de la presentación resultó convincente, como hemos escrito en otra obra, en un ambiente en que la mayoría de los pastores simpatizaba con la idea, y la misma fue aceptada. Y adoptó una forma implícita a través de una resolución formal tomada unánimemente por los arzobispos, obispos y ordinarios de Chile, que acordaron *convocar al Congreso Eucarístico Nacional en la ciudad de Punta Arenas, capital de la Provincia de Magallanes, desde el 6 al 10 de febrero de 1946*⁸³.



43. "Magallanes descubre Chile (1-XI.1520)". Óleo de Thomas Somerscales (ca. 1920)



Ante ese reconocimiento por parte de la entidad a la que correspondía el pronunciamiento no hubo objeción alguna entonces ni después. La Historia se había expresado por otra fuente y no merecía duda. Ello nos basta.

A más de teatro de los hechos comentados que le darían merecida celebridad para la posteridad, el puerto de las Sardinias, importa reiterarlo, la tendría particularmente para la historia de las ciencias naturales desde que allí se identificaron y describieron someramente algunos especímenes de la flora y de la fauna: el modesto apio (*Apium australe*), el oloroso ciprés (*Pilgerodendron uvifera*), entre los primeros, y las sardinias (*Clupea sp.*), entre los segundos. Estas especies le otorgarían la justa primacía al territorio fretano y al puerto de las Sardinias particularmente en la historia natural de Chile. Hecho significativo, ciertamente⁸⁴.

Desaparición y búsqueda de la San Antonio

La deserción de la nao *San Antonio* fue por lejos el acontecimiento más desfavorable de la travesía descubridora del Estrecho. Originada en el resentimiento y consiguientes deslealtad y traición de Esteban Gómez, es un episodio que merece especial consideración por la fuerte impresión que produjo en el ánimo colectivo, lo que le dio suficiente cobertura en las fuentes, aunque de variada manera⁸⁵. Importa, pues, conocer lo que fue su gestación y desarrollo sobre esta base, ponderando sus correspondientes méritos para intentar una reconstitución de los hechos según los mismos pudieron darse.

Recibida por los capitanes de la *San Antonio* y de la *Concepción* la orden de exploración dada por Magallanes, en vez de partir juntas como podía suponerse, [...] *la primera partió inmediatamente e hizo fuerza de velas, sin querer aguardar a la segunda que quería dejar atrás*, escribió Antonio Pigafetta dando cuenta de la intención aviesa que llevaba Gómez, propósito perfectamente aclarado al agregar [...] *porque el piloto pensaba aprovecharse de la oscuridad de la noche para desandar el camino y regresarse a España por la misma derrota que acabábamos de hacer*⁸⁶, en un atestado estampado posteriormente en su diario una vez que se tuvo la evidencia de lo sucedido.

El bien pensado movimiento de Gómez fue conseguido gracias al superior andar de la primera nao sobre la segunda, de modo que fue forzoso que a partir de entonces cada una cumpliera su parte de la comisión siguiendo un diferente recorrido no fácil de reconstituir para el historiador en el presente dada la vaguedad y confusión de las noticias aportadas por las fuentes. Con todo, es posible describir siquiera a grandes rasgos el alcance de los correspondientes trayectos exploratorios y sus resultados.

Así, la *San Antonio* cruzado el amplio *paso de los Boquerones* que se abre entre las islas Dawson (punta de San Valentín) y grande de Tierra del Fuego (cabo Monmouth), pudo acceder al vasto espejo interior que hoy conocemos como bahía Inútil, noción que en la primera cartografía fretana sería recogida como *lago de los Estrechos*, y dejándolo a babor continuó hacia el sur flanqueando la costa este de Dawson navegando por el actual canal Whiteside y alcanzando tal vez hasta el inicio del extenso fiordo del Almirantazgo, cuya orientación de noroeste a sureste pudo observarse y tenérsela como distinta al rumbo esperado, amén de vislumbrarse su término al pie de las montañas nevadas. Desde este punto la nave habría vuelto hacia el norte con la noción añadida del seno del que se origina el canal Cascada y cuya prolongación tierra adentro sugiere la insularidad de Dawson. Retornada a la encrucijada de San Valentín, la nao habría navegado el litoral noroccidental de la isla mencionada hasta la latitud aproximada del cabo San Isidro (parte continental), esto es, hasta el paso del Hambre. Esta reconstitución del posible trayecto exploratorio de la *San Antonio* no se deriva de información concreta alguna, que no la hay, sino de nuestro entendimiento sobre su curso basado en el examen de piezas de la protocartografía y la cartografía inicial del estrecho de Magallanes. En efecto, interesa la observación cuidadosa del mapa atribuido a Pedro Reinel y que fue construido hacia 1522 y al que se le añadió una importante información recibida indudablemente de boca de Gómez y otros oficiales de la nao desertora a su retorno a Sevilla, graficada bajo la sugerente leyenda *Hesta terra descubrio fernã de Magalhães*⁸⁷. Pues bien, en este añadido se muestra la parte descubierta del Estrecho presentada como un profundo seno o golfo de mar, en cuyo fondo se observa clarísima una isla de buen tamaño, evidencia de la noción adquirida tras el recorrido exploratorio. Precisamente en la costa centro occidental de Dawson se conservan dos topónimos contiguos,



cabo y puerto San Antonio (lat. 53°53' S/long. 70°53'O aproximadamente), que se presumen son muy antiguos y que se han atribuido al paso de la nave exploradora mencionada; de hecho una de las primeras, sino la inicial, de las menciones la hizo Antonio de Córdoba en 1788.

Concluido este periplo cuando se lo tuvo como suficiente, la *San Antonio* se dirigió al punto de encuentro convenido sobre la costa de Brunswick; allí, si se aceptan por veraces los dichos de quienes la tripulaban, se aguardó a las otras dos carabelas por algunos días, pasados los cuales la nave se dispuso para navegar hacia el norte, salir del Estrecho y poner rumbo a Europa.

¿Qué había sucedido? Pues, sencillamente, se había producido un motín instigado por Esteban Gómez, secundado por otra gente de la nao, en contra del jefe legítimo, Álvaro de Mesquita, quien tras un confuso incidente del que resultaron heridos él mismo y el mencionado piloto, fue destituido del mando y puesto en prisión, encadenado, entregándosele la titularidad del comando a Jerónimo Guerra, hasta entonces tesorero de la armada, aunque el mando efectivo pasaría a ejercerlo *de facto* Esteban Gómez. Esto aconteció según la fuente mencionada el 8 de noviembre de 1520.

Posteriores indagaciones hechas entre los antiguos tripulantes de la carabela permitieron al piloto Ginés de Mafra afirmar que el capitán Mesquita recelaba desde un principio de la conducta de Gómez y que, por ello, había encargado a personas de su confianza que observaran especialmente la ruta que aquél seguía en los momentos en que él tomaba descanso. Todo sugiere que, a lo menos desde el momento de la separación de las carabelas frente a la punta de San Valentín, Gómez había tenido en mente la conspiración para hacerse del control de la *San Antonio* y zarpar con ella de regreso a España en la certidumbre, además, de que habría de contar siquiera con el respaldo de parte de la tripulación. Así se comprende la explícita referencia hecha por Pigafetta en su relación, ya transcrita.

Si tal se proponía Esteban Gómez, cabe preguntarse por qué no lo hizo de inmediato tras la separación y la respuesta que se nos ocurre es que siendo, como era, un paso atrevido, una insubordinación abierta que entonces era penada con la muerte, actuó con cautela, participó sus ideas a otros, entre ellos a Jerónimo Guerra, personaje que ostentaba cierta autoridad (además del nombramiento del tesorero que le había dado Magallanes era el representante del factor y financista Cristóbal de Haro) y cuando tuvo suficientes secuaces decidió dar el golpe, aunque intentando previamente persuadir a Mesquita sobre sus razones para desertar, que éste rechazó firme en su lealtad con su deudo Magallanes, originándose el incidente del que uno y otro resultaron heridos y que concluyó cuando otros conjurados apoyaron a Gómez y aprisionaron a Mesquita. Nombrado Guerra como capitán de circunstancia, el mando efectivo recayó en Gómez quien, sin hesitar, dispuso el cambio de rumbo de la carabela en franco plan de retorno a Europa. Satisfizo del modo visto con su desleal comportamiento —insubordinación y traición al mando superior—, su bien conocido deseo de concluir aquella aventura

marinera de cuyo resultado desconfiaba, parecer que, fuera de toda duda, podía ser también sino público, el íntimo de otros que se hallaban en la *San Antonio* y en las otras naos. Triste y desgraciado modo de ingresar a la historia⁸⁸.

La *Concepción* a su tiempo había explorado inicialmente, al parecer, la costa occidental de Dawson, remontándola hasta su término en el seno Magdalena y entrada del canal homónimo; luego se devolvió hacia el norte, pasó al lado oriental y costeoó la isla Dawson en busca de su compañera, a la que nunca avistó, trayecto que prosiguió cruzando el Estrecho hasta la costa continental patagónica en demanda del sitio del encuentro convenido al tiempo de la separación y, tras una razonable espera, continuó Estrecho adentro en busca de la *Trinidad* y la *Victoria* que habían tomado ese rumbo. Importa señalar que tanto su periplo exploratorio como el de la *San Antonio* habían permitido a sus tripulantes tener la noción hidrográfica preliminar del distrito marítimo reconocido, del mismo modo que enterarse del cambio progresivo en la estructura fisiográfica del entorno terrestre. Definitivamente otra geografía diferente a la de la parte previamente conocida.

En tanto así había ocurrido y ocurría, Magallanes con la *Trinidad* y la *Victoria* aguardaba el regreso de las naos exploradoras. Para el 12 de noviembre el tiempo de espera había superado lo previsto y la preocupación por la suerte que ambas habían corrido pasó a embargar el ánimo del capitán general y del resto de la gente. ¿Por qué tanta demora? Era menester comprobarlo devolviéndose por lo ya navegado para ver si las carabelas estaban en el lugar de reunión convenido o en sus inmediaciones.

Finalmente, reunida la *Concepción* con la capitana y la *Victoria*, y enterado Magallanes por el informe de Serrano sobre lo ocurrido, en un primer momento y no obstante la escasa confianza que podía tener en su paisano Gómez, quizá la idea de una desertión no pasara por su mente, y, más bien, hubo consenso en atribuir su extravío a alguna razón desconocida, nunca a una traición. Era, está claro, una razón particular de preocupación el hecho conocido de que la *San Antonio* llevaba en sus bodegas una cantidad de provisiones con las que el capitán general contaba para enfrentar el incógnito cruce del Mar del Sur. En consecuencia, la orden de la búsqueda fue, otra vez, por partida doble: a la *Concepción*, un nuevo esfuerzo para ubicar a la carabela desaparecida por rumbos ya explorados o desconocidos; y a la *Victoria* la de navegar hasta la entrada del gran brazo ya conocido, para verificar si la *San Antonio* pudiera encontrarse en algún lugar de su extenso litoral.

Las instrucciones que llevaba Duarte Barbosa, capitán de la *Victoria*, prescribían que de no encontrarse a la nao perdida [...] *clavase una bandera sobre algún montículo, con una carta metida en ella y ahincada en tierra junto al mástil; de forma que, con descubrirla, encontrando la carta, supiesen el rumbo que seguíamos*, relata Pigafetta, agregando [...] *Porque esas eran nuestras órdenes estipuladas, para el caso de que una nave se distanciase de las otras. Dos banderas con cartas se clavaron esta vez. Una, sobre una colina de la primera bahía*⁸⁹; *la otra, en un islote de la*



tercera, materialmente lleno de lobos marinos y grandes pájaros⁹⁰, referencia que tanto podría corresponder a la actual isla Magdalena como a su vecina Marta, aunque es posible pensar que se tratara de la primera por su mejor accesibilidad y por la advertencia que pudo hacerse de un peligroso banco en proximidad de la segunda que, además, es casi inabordable.

Mientras de la manera indicada buscaba la *Victoria* y, en subsidio, cumplía lo ordenado, la *Concepción* hacía lo suyo aguas adentro repasando singladuras, como igualmente lo hacía la *Trinidad* por su cuenta en el sector comprendido entre la punta Santa Ana hasta el puerto de las Sardinias, esperando ambas que en ese laberinto de innumerables bocas apareciese de pronto la inhallable *San Antonio*. En ese afán, Magallanes dispuso que se erigiera una tercera cruz⁹¹ en un islote al pie de dos montañas nevadas de las que nacía el río de las Sardinias. En este respecto se recuerda que la instrucción número 9 (*vid. supra*) prescribía específicamente la colocación de dos cruces de madera en caso de extravío de una de las naos.

Durante esas singladuras la gente embarcada en las naos avistaría los cercanos o lejanos horizontes litorales del oriente y el sur fretanos, observando sus características que serían conservadas toponímicamente (*tierras de los Humos, tierras de los Fuegos, lago de los Estrechos, sierras nevadas*, entre otras denominaciones).

Cuando tornaron a reunirse las naos al cabo de la infructuosa búsqueda, frente al río del Isleo, que identificamos como el ya conocido puerto de las Sardinias, refiriéndolo al puerto interior de Fortescue (caleta Gallant), en tanto que en éste desemboca un arroyo que baja desde el noroeste teniendo al frente el islote Wigwam (el escollo frontero o pequeña isla, esto es, isleo en español antiguo), que precisamente separa los dos ancladeros, interior y exterior, de este afamado fondeadero fretano. Allí, Magallanes, si no lo había hecho antes, pudo meditar sobre el significado de lo acontecido: la flota había quedado reducida en un cuarto de su dotación y no de cualquier nave, porque la *San Antonio* era fuera de cualquier duda la mejor de las carabelas y, según parece, también la mejor abastecida de víveres.

En la búsqueda de una explicación, si es que la sospecha de su fuero interno no se la daba en grado de suficiente, recurrió a Andrés de San Martín, en tanto que astrólogo, para saber por medio de su ciencia qué le decían las estrellas sobre el asunto...y el piloto le informó tras consultarlas que la nao *San Antonio* había desertado como consecuencia de un motín y que se hallaba navegando camino de España llevando a su capitán encadenado y preso a bordo⁹². No fueron, ciertamente, los astros los que llevaron a tal conclusión a San Martín, sino su convicción de que aquello había sido la consecuencia lógica de una conspiración maquinada por Esteban Gómez, trama cuyo rumor debió trascender de algún modo con antelación y que, de haber sido así, sugiere que la actitud del piloto resentido era cosa previsible.

Una nueva y decisiva junta de oficiales

La coyuntura era delicada sin duda y exigía una resolución acorde con la seriedad de la situación en que ahora se hallaban. Las naves llevaban quince meses en el mar contados desde el momento de la partida de San Lúcar de Barrameda, lapso ciertamente mayor de lo que pudo preverse en su oportunidad, durante el cual, era evidente, los elementos naturales habían hecho lo suyo con el daño, desgaste y averías en los cascos, el velamen, el cordaje, los herrajes y la ferretería de los buques por los que las reparaciones eran apremiantes para mantenerlos en buen estado de navegación. Los víveres si no escaseaban, estaban justísimos y en deficiente estado de conservación y podían alcanzar para un tiempo de sólo algunos meses y, en ese momento, nadie, a ciencia cierta, podía siquiera adivinar cuánto restaba de viaje a las tierras del Oriente donde deberían reaprovisionarse. Y qué decir de los ánimos, que cuando menos mostraban un general decaimiento por lo prolongado del viaje, lo sucedido en él y, por fin, por la incertidumbre de lo que les esperaba. Era pues ese el momento para una detención obligada para atender las faenas más urgentes y, en lo que a la responsabilidad superior de mando concernía, el momento para una nueva consulta a los capitanes y pilotos para conocer sus opiniones acerca de qué hacer a partir de entonces...pero, en el caso de Fernando de Magallanes, para salvar su propia responsabilidad de cara a lo que pudiese ocurrir el día de mañana si conseguían retornar vivos a Castilla, las mismas debían darse por escrito. Para saber sobre este hecho determinante se dispone de un par de documentos excepcionales por su contenido y por ser, uno de ellos, el más extenso de puño y letra de Magallanes que ha llegado hasta nosotros. Estos documentos comúnmente no se han contado entre las fuentes tradicionales que informan sobre el gran viaje alrededor del mundo, pues aunque antiguos integraron al parecer el lote de papeles secuestrados a la *Trinidad* por orden de Antonio de Brito y remitidos con una relación complementaria al rey Manuel de Portugal. Allí, seguramente en el curso de una revisión del archivo real, fueron consultados y conocidos, una parte al menos, por el cronista João de Barros que al promediar el siglo XVI escribió y publicó *Décadas de Asia*, una obra dedicada a historiar los hechos lusitanos en el Oriente. En ella se incluyeron, traducidos al portugués, los documentos que interesan, y allí los conoció el historiador español Martín Fernández de Navarrete (1765-1844) y que vueltos al idioma original reprodujo a su vez en una de sus obras principales dedicada al viaje de Magallanes y Elcano publicada en 1837, y que nos ha servido de fuente de información.

Aunque pueda parecer exagerada la ponderación del ánimo que inspiró la consulta de que se trata y de las circunstancias en que se realizó la misma que hace Barros, lo cierto es que a Magallanes le embargaba una gran aflicción ante la nueva y seria coyuntura en que se hallaba la empresa exploratoria como consecuencia de lo acontecido con la desertión de la *San Antonio*, estado anímico que no pudo ocultar y, como tal, debió trascender y ser conocido por sus compañeros de viaje.



Cuando Magallanes se vio sin aquella nao, relata el historiador luso, donde iba Alvaro de la Mezquita y algunos portugueses y no quedaba con más favor que el de Duarte Barbosa y algunos pocos de que se esperaba ayudar, porque toda la otra gente castellana estaba escandalizada de él, además del aborrecimiento que tenía a aquella jornada por los grandes trabajos que habían pasado, quedó tan confuso que no sabía lo que había de determinar; y para justificarse con éstos de lo que recelaba, pasó dos órdenes suyas, ambas de un tenor para las dos naos, sin querer que las personas principales viniesen a él, ya como hombre que no quería ver en su nao mucha reunión, temiendo alguna indignación de ellos si no respondiese a su gusto⁹³. De modo cierto, entonces, lo de “Junta de oficiales” debe ser entendido únicamente como una consulta formulada y respondida por escrito más que como una reunión de personas que, por lo sabido, no tuvo ocurrencia.

El primero de los documentos de que se trata es la carta dirigida por Magallanes a Duarte Barbosa, capitán de la *Victoria* y que, debe aceptarse, hubo de ser idéntica, salvo en el nombre del destinatario, a la enviada a Juan Rodríguez Serrano que comandaba la *Concepción*, documentos cuyo texto fue dictado por Magallanes a León de Ezpeleta, escribano de la nao capitana y que, una vez en manos de sus destinatarios su texto fue puesto en conocimiento de los demás interesados por los correspondientes actuarios.

Yo, Fernando de Magallanes, comienza el primero, caballero de la Orden de Santiago y capitán general de esta Armada que Su Majestad envía para el descubrimiento de las islas de las Especias, etc., por la presente os informo a vos, Duarte Barbosa, capitán de la *Victoria*, y a vuestros pilotos y contramaestres que soy consciente de que considerais un grave error mi determinación de continuar adelante, pues pensáis que no queda tiempo para completar nuestro viaje.

Y puesto que soy un hombre que nunca despreció el consejo y la opinión de otros sino que, al contrario, todas mis decisiones son tomadas en comunión con todo el mundo y notificadas a todos y cada uno, sin que yo ofenda a nadie; y debido a lo que pasó en San Julián con las muertes de Luis de Mendoza y Gaspar de Quezada, y el destierro de Luis de Cartagena y Pedro Sánchez de la Reina, sacerdote; vos, por miedo, evitáis contarme y aconsejarme cuanto creáis útil para Su Majestad y el bienestar de la Armada, si no me lo contáis, vais contra el servicio del Emperador-Rey nuestro señor y contra el juramento y vasallaje que tomasteis conmigo; así pues, os pregunto en nombre del dicho señor, y yo mismo os suplico y ordeno que escribáis vuestras opiniones, cada uno por separado, declarando las razones por las que deberíamos continuar adelante o bien regresar, y todo ello sin mostrar respeto por nada que os impidiera decir la verdad. Conociendo vuestros pensamientos y razones, entonces diré yo los míos y mi voluntad sobre lo que deberá hacer.

Escrito en el Canal de Todos los Santos, frente al Río del Isleo, el jueves 21 de noviembre, a cincuenta y tres grados, de 1520. Ordenado por el capitán general Fernando de Magallanes⁹⁴.

Este documento, por demás interesante, da cuenta del ambiente que dominaba entre la gente de la armada, plagado de resentimiento, temores y dudas, situación que era menester airear y aclarar por el bien de todos para resolver, en consecuencia, y por consenso, lo que más conviniera acerca de lo que debía hacerse desde entonces en adelante.

Nada se conoce sobre lo que pudo ser la consiguiente manifestación de opiniones antes de asentarlas por escrito según se solicitaba, como no sea la única y decidora referencia que brinda la respuesta escrita por el piloto y cosmógrafo Andrés de San Martín, hombre de prestigio y solvencia profesional, opinión que merece ser transcrita íntegramente y comentada por su mérito, y porque no debiera quedar duda respecto de que la misma debió interpretar a cabalidad el sentimiento general que embargaba a quienes tenían alguna responsabilidad de mando o dirección en la pequeña flota y, es claro, de algún modo a toda la gente que la tripulaba.

Muy magnífico señor: Vista la orden de vuestra merced, que quinta feria [viernes] veinte y dos de noviembre de mil quinientos y veinte me fue notificada por Martín de Méndez, escribano de esta nao de S.M., llamada *Victoria*, por la cual, en efecto, manda que dé mi parecer acerca de lo que siento que conviene a esta presente jornada, así de ir adelante como volver, con las razones que para uno y para lo otro nos movieren, como más largo en dicha de orden se contiene, digo: que aunque yo dude que por este Canal de Todos los Santos, donde ahora estamos, ni por los otros que de los dos estrechos que adentro están, que va en la vuelta de Este y Esnordeste haya camino para poder navegar a Maluco, esto no hace ni deshace el caso, para que no se haya de saber todo lo que se pudiere alcanzar, sirviéndonos los tiempos, en cuanto estamos en el corazón del verano. Y parece que vuesa merced debe ir adelante por el ahora, en cuanto tenemos la flor del verano en la mano⁹⁵; y con lo que se halle o descubra hasta mediados del mes de enero primera que vendrá de mil quinientos y veinte años [1521], vuesa merced haga fundamento de volver en vuelta de España, porque de ahí adelante los días menguan ya de golpe, y por razón de los temporales han de ser más pesados que los de ahora. Y cuando ahora que tenemos los días de diez y siete horas, y más lo que hay de alborada, y después del sol puesto, tuvimos los tiempos tempestuosos y tan mudables, mucho más se espera que sean cuando los días fueren descendiendo de quince para doce horas, y mucho más en el invierno, como ya en el pasado tenemos visto. Y que vuesa merced sea desembocado de los estrechos afuera para todo el mes de enero, y si pudiere en este tiempo, tomada

el agua y leña que basta, ir de punto en blanco en vuelta de la bahía de Cádiz o puerto de San Lúcar de Barrameda, donde partimos. Y hacer fundamento de ir más en la altura del polo austral, de la que ahora estamos o tenemos, como vuesa merced lo dio en instrucción a los capitanes en el río de la Cruz, no me parece que lo podrá hacer por la terribilidad y tempestuosidad de los tiempos. Porque cuando en esta que ahora tenemos, se camina con tanto trabajo o riesgo, qué será siendo en sesenta y setenta y cinco grados, y más adelante como vuesa merced dice, que había de ir a demandar Maluco en la vuelta del Este, Esnordeste, doblando el cabo de Buena Esperanza, o lejos de él, por esta vez no me parece, así porque cuando allá fuéremos, sería ya invierno, como vuesa merced sabe mejor, como porque la gente está flaca y desfallecida de sus fuerzas; y aunque al presente tienen mantenimientos que basten para sustentarse, no son tantos y tales que sean para cobrar nuevas fuerzas ni para comportar demasiado trabajo, sin que lo sientan mucho en el ser de sus personas; y también veo de los que caen enfermos que tarde convalecen.

Por boca de San Martín hablaba la razón y la sensatez de quien, con su competencia y su experiencia, bien sabía de las cosas del mar y más todavía en lugares como los que habían encontrado con su imprevisible clima caracterizado por los cambios repentinos de tiempo, cada vez más repetidos y severos según se adelantaba hacia el oeste, cuyo trayecto, es claro, le merecía dudas, lo que revela que la noticia aportada por el reconocimiento de Roldán de Argote había estado lejos del ser del todo convincente. Que el capitán general, por tanto, tuviera presente aquellas circunstancias y contingencias y las evaluara en el contexto de lo que los barcos podían todavía rendir y sus tripulaciones servir con alguna eficiencia.

Y aunque vuesa merced tenga buenas naos, y bien aparejadas (alabado sea Dios), insistía en su argumentación el piloto y cosmógrafo, todavía faltan amarras, y especialmente a esta nao Victoria, y, además de eso, la gente es flaca y desfallecida; y los mantenimientos no bastantes para ir por la sobredicha vía a Maluco, y de allí volver a España.

También me parece, que vuesa Merced no debe caminar por estas costas de noche, reiteraba San Martín poniendo de manifiesto lo mucho que le preocupaba las condiciones naturales del trayecto inmediato que debían realizar si continuaban, así por la seguridad de las naos como porque la gente tenga lugar de reposar algún poco; pues teniendo la luz clara diecinueve horas, que mande a surgir por cuatro o cinco horas que quedan de noche, por dar (como digo) reposo a la gente, y no tempestear con las naos y aparejos. Y lo más principal por guardarnos de algún revés, que la fortuna contraria podrá traer, de que Dios nos libre. Porque cuando las cosas vistas y ojeadas suelen acaecer, no es mucho temerlas en lo que aun es bien visto, ni sabido, ni bien ojeado, sino que haga surgir antes de una hora de sol, que dos leguas de camino adelante, y sobre noche. Yo tengo dicho lo que

siento, y lo que alcanzo por cumplir con Dios, y con vuesa merced, y con lo que me parece servicio de S.M. y bien de la Armada vuesa merced haga lo que le parezca, y Dios le encamine; al cual plazca de prosperarle vida y estado, como él desea⁹⁶.

Había un punto en la argumentación del cosmógrafo que debió preocupar a Magallanes. Era el referido a la certidumbre de ser ese brazo de mar en que se encontraban, parcialmente conocido y navegado, el estrecho interoceánico tan anhelado y buscado. Respecto del mismo, él debía convenir en que a esas alturas de la travesía había un gran desconcierto. En verdad, la única noción que sobre un estrecho, en tanto que paso de mar, había en el imaginario marinero era la brindada por el canal de Gibraltar, el estrecho por excelencia para los ibéricos, que intercomunica al Mediterráneo con el océano Atlántico; es decir, la de una vía sencilla, recta y por lo común de corto trayecto teniendo siempre a la vista el mar del otro lado. Cuando más algunos de los más veteranos de las tripulaciones de las naos, italianos o griegos preferentemente, pudieron ampliar su conocimiento con la noción del estrecho de Mesina, que separa a Sicilia de la península itálica, o del Bósforo y el Helesponto que dividen a Europa de Asia uniendo entre sí a los mares Egeo y Negro, que no diferían mucho de ese estereotipo. Quizá todavía, extremando la información disponible, algunos de los pilotos tuviera noticias de oídas sobre los estrechos que vinculan a los mares del Norte y Báltico en el septentrión de Europa, o sobre otros accidentes semejantes en Asia (Bab-el-Mandeb, Ormuz) o en el Oriente (Malaca). Pero “aquello” en lo que se hallaban entonces cuando menos los confundía: era tan extenso, sinuoso, variado e impredecible en su continuidad que no acababan de entender su forma geográfica⁹⁷. Pero, por tortuoso y serpenteante que este paso fuera, debía seguirlo, ha reflexionado Boorstin. ¿Cómo podía confiar en que una entrada no fuera otro paso a un callejón sin salida? ¿Cómo podía saber que no estaba perdiendo el rumbo, cada vez más adentro del continente?⁹⁸. La certidumbre únicamente podía venir al cabo de una buena exploración, esto es, con la continuación de la navegación en el rumbo que llevaban, y en ello estaba sólida e invariable la convicción y la determinación incommovible de Fernando de Magallanes. Pero, así y todo, para resolver debían escucharse y ponderarse los pareceres ajenos, máxime si sensatos.

El capitán general al acabar de leer las respectivas respuestas, reiterativas sin duda de lo que de viva voz pudieron adelantarle sus capitanes y pilotos, debió reflexionar larga y profundamente sobre su contenido. No había en ellas intencionalidad aviesa sino sólo sensatez a la luz de lo ocurrido y lo experimentado y de lo que buenamente pudiera esperarse, pero, al fin, él tenía el mando y que decidiera lo que mejor le pareciera en atención a lo prometido al emperador, a su propia honra y al bienestar de la gente que lo acompañaba. Y Magallanes resolvió proseguir adelante, en una determinación ciertamente crucial, posiblemente seguro como nunca antes de la bondad y legitimidad de su tenaz empeño. Y que juraba por el hábito de Santiago que tenía en el pecho, que así se lo parecía, por lo que cumplía al bien de aquella

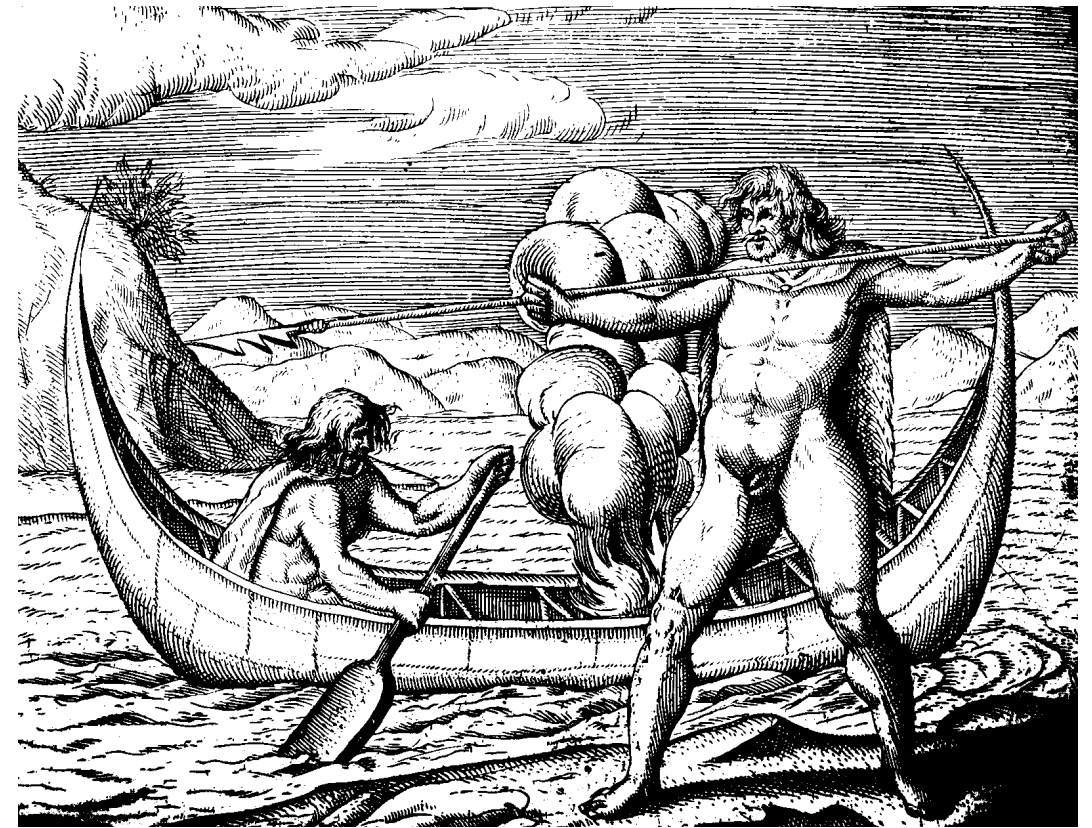
armada: por tanto todos lo siguiesen, que él esperaba en la piedad de Dios, que los había traído hasta aquel lugar, y le tenía descubierto aquel canal tan deseado, que los llevaría al término de su esperanza⁹⁹. De ese modo, el 23 de noviembre, con la tranquilidad anímica que le daba su íntima convicción y recogiendo lo que le importaba de lo dicho, dio orden de levar anclas y partir, otra vez, hacia lo desconocido en la certidumbre de que, como hasta entonces, la Providencia no le fallaría. Una salva de bombardas —que Barros llamó *grande fiesta de tiros* informado como hubo de estar por alguien que fue testigo del suceso— añadió solemnidad al trascendente momento, que el eco de las montañas vecinas repetiría hasta perderse.

¿Se vieron indígenas durante la travesía del Estrecho?

...jamás pudieron ver por ninguna de aquellas costas hombre alguno mortal...¹⁰⁰.

La ausencia de toda mención acerca de una observación directa de habitantes originarios en los litorales del Estrecho es, sin duda, el gran misterio de la memorable travesía descubridora. No la hay en la relación de Pigafetta, siempre atento a la consignación de toda novedad que pudiera impresionar a sus lectores —y que se preocupó por ello de dar cuenta sobre los que a partir de la publicación de su relación serían los famosos patagones vistos en San Julián—, ni tampoco en ninguno de los escritos testimoniales conocidos. Insistimos en lo de “observación directa”, es decir, de seres humanos vistos por gente de las naos, pues consta que se vieron habitaciones vacías y tumbas en la costa de San Gregorio, y los diversos fuegos o humos observados sobre la opuesta, la de Tierra del Fuego, en sus sectores de llanura, señales mudas unas y otras de haber habitantes en esos parajes. ¿Cómo pudo ser así, nos preguntamos, cuando a contar del siguiente arribo de europeos al territorio (la expedición de Loayza) y hasta entrado el siglo XX se los vería invariablemente por distintas partes?

De cuantos se han ocupado del viaje de Magallanes, sólo uno, Parr, hace referencia a la presencia de indígenas y concretamente, en el puerto de las Sardinias¹⁰¹, al dar cuenta del encuentro de la gente que se hallaba en tierra cazando, pescando y preparando envases para conservar pescados salados, con una canoa india tripulada por seis personas desnudas, hombres y mujeres, quienes a la vista de aquéllos los habrían tomado y reverenciado como dioses y se habrían comportado mansa y humildemente y aceptado ser conducidos hasta la *Trinidad*, donde Magallanes los habría obsequiado con baratijas, añadiendo el autor una descripción pormenorizada sobre sus rasgos y aspecto corporal, sus armas e instrumentos, su comportamiento y otras observaciones que recuerdan cercanamente a las descripciones conocidas sobre



44. Primera representación conocida de los aborígenes canoeros del estrecho de Magallanes. Grabado holandés de principios del siglo XVII referido al viaje de Mahu y Cordes

encuentros interculturales posteriores. Pero, en el caso, esta precisa y extensa referencia nos merece una duda absoluta pues no está sustentada, como se debe, por una fuente fidedigna y más nos parece el fruto de la imaginación del escritor norteamericano. Así entonces, se reafirma el misterio: los tripulantes de las naos magallánicas no vieron ser humano alguno vivo en el transcurso de la travesía fretana.

Lo curioso es que los litorales del Estrecho y la tierra adentro en sus sectores esteparios y de parque estaban habitados desde tiempo inmemorial por tres etnias: los *aónikenk*, después denominados patagones, en la zona continental y los *sélnam* en la fueguina opuesta; y los *kawéskar* que poblaban el extenso ámbito litoral marítimo, unos y otros cazadores nómades, los dos primeros pedestres y los últimos marinos. Si individuos o grupos de la primera etnia mencionada pudieron ser observados en diferentes ocasiones según se dejaron ver sobre las costas, los últimos fueron visibles en todo tiempo y la historia etnográfica abunda en testimonios que así lo confirman. La arqueología, por otra parte, especialmente gracias a los estudios y trabajos realizados desde 1970 en adelante, ha puesto en evidencia un poblamiento humano sostenido a lo largo de milenios, desde alrededor de 7000 años A.P. hasta el primer tercio del

siglo XX, presencia concentrada sobre sectores del litoral norte del Estrecho desde Cabo Negro hasta más allá del paso Tortuoso y sobre el insular opuesto, en particular en el gran entorno de la isla Carlos III (pasos del Hambre, Froward, Inglés y Tortuoso según los nombres locales tradicionales del sector central del estrecho de Magallanes).

En efecto, los estudios e investigaciones iniciados y conducidos por la doctora Dominique Legoupil, arqueóloga del Centre Nationale de la Recherche Scientifique, de París, desde los años de 1980 en adelante en zonas del mar de Otway, del sector central del estrecho de Magallanes y del litoral oriental de la isla Dawson, a los que se han incorporado posteriormente Manuel San Román, Flavia Morello y otros arqueólogos del Centro de Estudios del Hombre Austral (Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes), han permitido poner en evidencia un intenso cuanto interesante poblamiento por parte de cazadores-recolectores marinos nómades a lo largo de un lapso de varios milenios, desde aproximadamente 7000 hasta 3000 años antes del presente en lo referido a lo que parece haber sido el lapso de su mayor intensidad. El mismo da cuenta de formas y tradiciones culturales caracterizadas por una notable adaptación a los diversos ambientes naturales con sus exigencias climáticas rigurosas y un acabado aprovechamiento de los recursos naturales disponibles para la vida humana. Tal situación fue posible en el tiempo gracias a las condiciones favorables del sector central del Estrecho (pasos Ancho, del Hambre, Froward e Inglés) para la navegación canoera y la obtención de recursos marítimos y terrestres.

Como dato específico acerca de la certidumbre de poblamiento indígena en el sector del antiguo puerto de las Sardinias (Fortescue-Gallant) cabe mencionar los hallazgos realizados en 1998 por una expedición arqueológica de la Universidad de Amsterdam en busca de rastros de presencia holandesa correspondiente a la invernada de la flota de Jakob Mahu y Simón de Cordes en ese lugar (1599). En lo que interesa importa citar la opinión de Jerzy Gawronski, arqueólogo a cargo de los trabajos de la especialidad: *Los sitios de los hallazgos aclaran que la Bahía Fortescue era una área importante para los indígenas. Las playas y bosques ofrecían una rica y variada alimentación y los kawéskar que recorrían esta región encontraban aquí lugares que ofrecían protección para acampar transitoriamente. En principio toda la bahía era como su región para vivir, dentro de la cual posiblemente se diferenciaba zonas con mayor o menor presencia indígena. La mayoría de los hallazgos indígenas se encontraron más bien en la Isla Wigwam y en la costa occidental que en el bosque y playas centrales, al norte. También los navegantes europeos preferían la Bahía Fortescue. Era uno de los lugares más óptimos para abastecimiento, porque el suelo era excelente para fondear, accesible a playas y suficientes víveres y agua para beber*¹⁰².

Por tanto a la llegada de los europeos al confín sudamericano los cazadores-recolectores tenían una permanencia antigua de milenios en el sector central del Estrecho, territorio y ambiente al que habían conseguido adaptarse admirablemente.



45. “Descubrimiento del estrecho de Magallanes”, óleo de Horacio García (1920)

Aquella era “su patria”, cuya geografía marítima intrincada conocían como la palma de la mano y cuyos recursos múltiples les daban lo suficiente para un seguro sustento y para la prolongación de su existencia durante incontables generaciones. Allí estaban pues cuando las naos de la Armada de Molucas surcaron esas aguas y se presentaron ante los asombrados ojos de los aborígenes que no se dejaron ver por los extraños. Y éstos, quizá, no supieron interpretar las levísimas señas de su presencia como pudo ser alguna tenue ocasional columna de humo señaladora de un campamento o las sencillas armazones de sus chozas en las orillas de la costa.

Pero, así y todo a juzgar por la ausencia de registro lo acontecido durante el viaje de Magallanes parece haber sido distinto. Los indígenas de las zonas recorridas, no nos cabe duda, no perdieron de vista a los foráneos mientras permanecieron en el Estrecho aunque sin dejarse ver por ellos. Repetimos, ¿cómo pudo ser así?

La explicación más razonable que se nos ocurre es la de que los naturales asombrados hasta lo máximo ante la irrupción en sus dominios marítimos de los que, para ellos, eran impresionantes y enormes embarcaciones, tripuladas por hombres diferentes, vociferantes y amenazadores debieron quedar empavorecidos y, de esa manera, se cuidaron de dejarse ver por esa gente extraña. Si la explicación no satisface al lector, búsquese alguna otra que lo haga y siendo más razonable resulte más convincente.

La navegación del tramo final del Estrecho

El tracto final de Magallanes por el Estrecho, siguiendo los pasos Largo y del Mar, parece no haber interesado especialmente a alguno de los autores que se han ocupado del relato del gran periplo mundial, reduciéndolo así a unas cuantas líneas, como si tuvieran apuro en abandonar sus aguas, quizá como pudo tenerlo el propio nauta luso para completar con éxito la navegación del estrecho que llevaría su nombre. Tal parece, según lo sugiere el “cronista oficial” Pigafetta, que la historia culmina con la documentada consulta del río Isleo tras lo cual rápidamente las naos abandonaron el paso por una ruta fácil y expedita.

Pero para otros, en cambio, aquel lapso de seis días de navegación desde el 23 al 28 de noviembre de 1520, esto es, un sexto del total empleado en el trayecto fretano con sus idas y sus vueltas, sí que ha sido materia de interés desde la perspectiva náutica, con un reconocimiento sin retaceos a la capacidad marinera de Magallanes para enfrentar y superar felizmente aguas desconocidas y ambientes turbulentos.

No hubo de ser la del tramo final una navegación cualquiera (basta reparar en las referencias contenidas en la respuesta del piloto San Martín: *...ahora sufrimos un tiempo tormentoso y cambiante..., ...horrible y tormentoso clima..., ...a esta latitud la navegación se muestra tan peligrosa como dolorosa...*). No debiera dudarse pues acerca de lo ardua que pudo ser aquella faena, por los elementos de la naturaleza y por el estado en que debían hallarse los barcos: *Sólo un marino que haya penetrado en el estrecho puede tener una cabal idea de los trabajos que aguardaban a los tres barcos sobrevivientes; el que así comenta es Félix Riesenberg, marino consumado —capitán de veleros y de los buenos— y escritor por añadidura. Por lo tanto está en lo suyo y con entera propiedad. El agua helada, prosigue, había limpiado los cascos pero los aparejos se hallaban en condiciones deplorables al cabo del constante batir de los vientos, en las peores aguas que jamás haya conocido el hombre*¹⁰³.

Cuatro siglos después el hidrógrafo Baldomero Pacheco evocando aquella experiencia y las posteriores de tantos otros capitanes, escribiría previniendo en su *Derrotero* a cuantos habrían de navegar por la mitad occidental del paso famoso: *En cuanto a los buques de vela con aparejo de cruz, ninguna estación del año les es favorable para atravesar el estrecho del Atlántico al Pacífico; pues aun en el caso en que hayan sido bastante afortunados para tomarlo i pasar ambas angosturas con vientos del E i aun llegar a Punta Arenas i al cabo San Isidro, es de todo punto cierto que en este cabo se encontrarán con vientos enteramente opuestos a su derrota, i empeñados desde ese momento, en medio de turbonadas i rafagales, en la navegación de canales cuyo ancho varía entre 2 i 10 millas, i en donde el acceso o salida de los puertos se dificulta en razón del estado del tiempo*¹⁰⁴.



46. “Discovery of the Straits of Magellan”, óleo de Oswald W. Brierly (siglo XIX). En primer plano se destaca la figura de Fernando de Magallanes de pie sobre un bote en cuya proa un marinero realiza una operación de sondaje

La que se realizó entonces, es preciso convenir, fue una faena compleja y difícil — como toda la que se realiza en un mar desconocido —, en la que los ojos escrutadores del capitán general y sus pilotos emplearon toda su ciencia, su experiencia, su intuición y su coraje... y la entrega en las manos de la Providencia por si faltara. Debió proseguirse así la sana práctica adoptada por Magallanes durante las precedentes jornadas de navegación [...] Ordenó que se apostaran vigías en los palos más altos de los buques donde se podían avistar los canales y los obstáculos que habría más adelante. Y dispuso que [...] los botes fueran por delante de la flota y así iban y venían con las novedades que veían y la flota iba detrás, recordaría años después el piloto Ginés de Mafra¹⁰⁵.

Tanta precaución es comprensible si se tiene presente que aquel espacio marino amén de incógnito era como es, de suyo riesgoso para la navegación de embarcaciones de tamaño menor, tal como puntualizaría Juan Federico Chaigneau, otro experto nauta e hidrógrafo moderno, por causa de... *los tiempos cerrados o chubascos, i las grandes profundidades de toda esta parte que impiden fondear escepto en unas cuantas bahías o puertos que se prestan para ellos y los cuales no siempre están distribuidos de una manera conveniente para hacer las singladuras adecuadas para desembocar en el Pacífico*¹⁰⁶.

Entre las novedades que debieron encontrar los expedicionarios Estrecho avante tras dejar el fondeadero del puerto del Isleo estuvo la encrucijada generada por el encuentro de aguas que proceden de los canales Jerónimo, hacia el nornoroeste, y Tortuoso, al oeste, que Magallanes en su exploración de la ruta fretana resolvió optando por el segundo como el curso correcto. Fue en este punto donde las naos enfrentaron las corrientes cruzadas caracterizadoras del sector, cuya velocidad puede alcanzar hasta 7 nudos por hora, lo que hace del mismo el único lugar de cuidado para la navegación del estrecho de Magallanes¹⁰⁷.

La conformación fisiográfica del Estrecho en el Paso Largo (50 millas) es la de un verdadero corredor marino amurallado por litorales elevados y abruptos que distan en promedio unas tres millas entre costa y costa, en los que se abren a uno y otro lado escotaduras que ocultan buenos surgideros y que debieron ser descubiertas por los vigías escrutadores o por la intuición marinera. Algunas de ellas se harían famosas con el paso de los siglos, como las bahías Barceló, Guirior, Notch, Borja, Glacier y Playa Parda entre varias, y no es aventurado afirmar que una o más de las mismas pudieran ser elegidas como el seguro refugio al cabo de cada singladura. De hecho, el piloto Martín de Uriarte, citado precedentemente, menciona varios lugares como puertos de fondeo de las naos de Magallanes al oeste de la bahía de las Sardinias, a los que nombra *de San Jorge, Buen Puerto, de San Pedro y San Pablo, de San Juan de Portolatina, y de San Cristóbal de la Ascención*, entre varios, y que aunque modernamente no identificables por razón de la mutación toponímica ocurrida en el transcurso del tiempo, bien pudieron coincidir con algunos de los fondeaderos primeramente citados. Semejante afirmación de Uriarte únicamente pudo hacerse, pensamos, ante el conocimiento de antecedentes escritos o cartográficos referidos a la memorable primera expedición y que posteriormente pudieron extraviarse y, por ello, nos son desconocidos.

¿Y qué pasó con los vientos que —no debe haber ninguna duda— debieron acompañarlos durante todo el tiempo que duró la navegación? Al efecto, reiteramos lo escrito páginas atrás cuando hicimos una extensa consideración sobre las características climáticas imperantes en los meses de octubre y noviembre, en especial las eólicas, vistas históricamente la vigencia, frecuencia y fuerza del meteoro en el período, o sea, que es forzoso aceptar esa presencia como una inevitable y no siempre grata compañera de viaje para Magallanes y compañeros.

La novedad que debió darse, lo fue en la forma adoptada por el fenómeno en los sectores archipelágicos donde se da en superficie encerrado o encajonado por los canales y fiordos de altas paredes litorales. Éstas, en particular, originan el viento de ráfagas conocido como *williwaw* muy temido por las tripulaciones de las embarcaciones menores. Pero no sólo el viento es una materia de particular preocupación para los navegantes en la zona geográfica que nos interesa, pues está también una consecuencia natural del efecto de ese meteoro sobre el mar que genera el fenómeno conocido como



47. Fondeadero de Playa Parda, costa de la isla Riesco, sector occidental del Estrecho. Grabado que muestra el ingreso al mismo de la corbeta HMS Nassau publicado en *The Illustrated London News* (1869)

“mar de leva”. El mismo se manifiesta por el aumento anormal de la altura del oleaje ocasionado por la fricción del viento sobre la superficie del mar, que es aumentado con el paso de sistemas atmosféricos de mal tiempo (bajas presiones) hartos comunes en el área, que empujan las aguas oceánicas hacia la costa causando un fuerte oleaje con gran riesgo para las embarcaciones que navegan en proximidad del litoral.

El gran explorador moderno P. Alberto M. de Agostini vivió personalmente la experiencia de un castigo eólico de tales características a fines de 1930 cuando embarcado en la goleta *Renato*, capitaneada por un auténtico lobo de mar como era Luciano Formento, se dirigía a la costa occidental de la Tierra del Fuego. Al recordar después de aquel trance, lo hizo así:

Una sucesión de temporales de extraordinaria violencia dificultó desde un principio nuestro viaje. Los vientos pasaban sin interrupción y sin disminuir su violencia del NW al SW, encajonados en el corredor de altas montañas que flanquean el Estrecho, levantando una furiosa marejada de proa contra la cual la potencia de nuestro motor era insuficiente.

Esta parte occidental del Estrecho que va del cabo San Isidro al Cabo Pilar, tiene por su misma naturaleza montañosa, un notable contraste con la llanura oriental y ofrece fenómenos físicos que modifican las reglas de la navegación y



acrecientan los peligros de la misma. Desaparecen por completo las mareas de gran amplitud y las corrientes marinas son de escasa potencia, con excepción del Paso Tortuoso (*Crooked Reach*), en las cercanías del Cabo Crostide, donde las corrientes adquieren una velocidad de unas 3 millas por hora. Pero si los fenómenos relativos a los movimientos de agua se tornan prácticamente de escasa importancia, los atmosféricos constituyen en cambio uno de los peligros más serios y persistentes para la navegación.

Los vientos de NW y del SW que en la zona oriental, a pesar de su gran potencia, mantienen más o menos la misma intensidad, en la zona occidental del Archipiélago tienen direcciones casi opuestas pues son desviados en su curso por la distinta orientación de las montañas que flanquean los canales. La característica de estos vientos son las ráfagas que acompañan a los temporales (*chubascos, cerrazones*) de una violencia indecible y de breve duración, los cuales, descendiendo de los valles y montañas con formidable estruendo son acompañados, a veces, por una descarga de nevisca que oscurece el horizonte y levanta trombas de agua pulverizada arrastrada vertiginosamente por el viento sobre las aguas. Algunas veces estas ráfagas, que han sido denominadas por los loberos “*williwaws*” o ráfagas huracanadas, son tan extraordinariamente violentas, rápidas y fulminantes que destruyen a su paso cuanto no sea de una solidez absoluta¹⁰⁸.

Joshua Slocum, navegante solitario norteamericano que pasó en yate por el Estrecho en un historiado viaje, durante 1898, soportó una experiencia semejante y más tarde la recordaría puntualizando [...] *Eran como vendavales de aire comprimido que Boreas lanzara en ráfagas desde lo alto de las colinas. Una de estas ráfagas puede volcar a un barco aunque no tenga las velas desplegadas*¹⁰⁹.

Mucho antes todavía, por si hace falta algún otro ejemplo, en 1844 la barca norteamericana *Express*, navegando en demanda de la boca occidental del Estrecho zarpó de la rada de Fuerte Bulnes el 19 de marzo confiando su capitán que el tiempo le sería propicio tal como lo había sido hasta entonces, pero su esperanza se frustró una vez que el progreso de la nave fue tan lento que sólo nueve días después llegó a la bahía Arauz, próxima a la entrada del paso Tortuoso. A partir de entonces las cosas se pusieron peor, con un tiempo francamente adverso tanto que durante los siguientes treinta días la navegación fue un verdadero tormento para la barca y para el ánimo de cuantos iban en ella: un adelantar a penas, para retroceder después y luego para intentar avanzar una y otra vez, sufriendo el castigo de un clima feroz en que alternaban el viento arrachado, la lluvia, el granizo y la nieve, o bien se entremezclaban, casi sin pausa. El esfuerzo fue finalmente infructuoso pues aunque consiguieron adelantar, todo culminó con un siniestro el 30 de abril en una bahía inmediata al cabo Monday (isla Desolación), donde la barca naufragó con pérdida total, si bien su tripulación y los contados pasajeros consiguieron salvarse¹¹⁰.

El tiempo allí, debe entenderse, era imprevisible y podía, como ocurre, mutar casi repentinamente de bonanza a tempestad. Eso explica por qué los antiguos barcos una vez descubierto en 1616 el paso del cabo de Hornos lo prefirieron al Estrecho, no obstante la violencia de sus mares. Así y todo era menos riesgoso que el de éste para los barcos de vela. Ese abandono duró dos siglos.

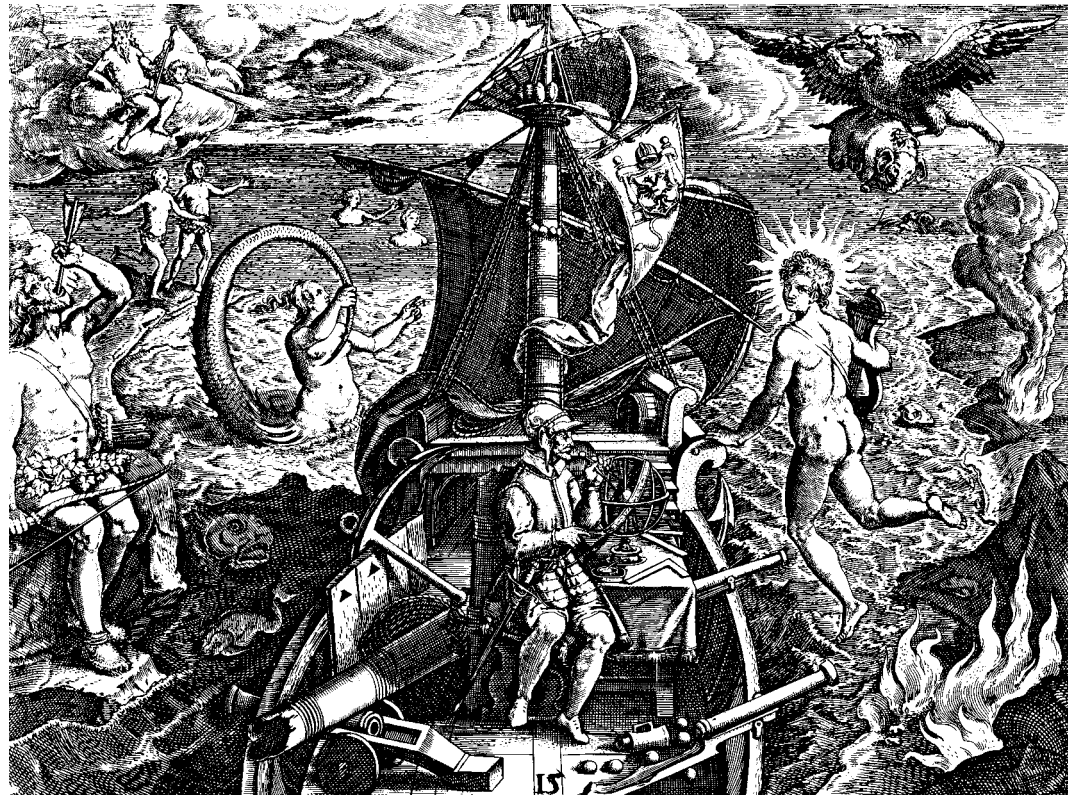
Tal parece que ni siquiera el tremendo adelanto que ha tenido la navegación en los cinco siglos corridos desde su hallazgo ha hecho menos temible al estrecho de Magallanes, pues su navegación se mantiene como un desafío para los marinos hoy como ayer. *Entrar a aguas interiores es un riesgo grande si no se tienen los conocimientos y habilidades*, ha dicho Oscar Sheward, capitán de fragata de la Armada de Chile, jefe de la Oficina de Prácticos y Pilotos de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, reflexionando sobre el punto en fecha reciente. Más enfático ha sido Oscar Buzeta, capitán de navío en retiro y práctico de canales con larga experiencia: *Sin duda [el territorio marítimo austral chileno], es el sector más motivador para cualquier marino. Es la zona más conflictiva y emblemática para todas las condiciones de mar, viento y corrientes que uno pueda percibir a lo largo del litoral. Las condiciones más extremas se dan en este sector austral*¹¹¹.

Ese fue el diferente escenario con toda su parafernalia de elementos caracterizadores que debieron enfrentar las naos de Magallanes en su trayecto final por el Estrecho y que justifica la referencia precedente de Riesenbergs acerca de lo duro que pudo ser para ellas en consideración al desgaste acumulado en sus aparejos al cabo de un año de navegación, más todavía a partir de octubre cuando debieron soportar el maltrato eólico del meridión.

Ponderando la habilidad náutica de Magallanes y las medidas y argucias que empleara para salir adelante en el laberinto fretano, Laurence Bergreen ha escrito en juicio que compartimos: *Este conjunto de tácticas ahorraron a la expedición muchos días de vagar sin rumbo fijo y de deshacer el camino desde canales y bahía sin salida. Si una aproximación fracasaba, Magallanes siempre tenía un plan de reserva. Ni siquiera la pérdida de su mejor piloto, Estevao Gomes, ni de su mayor barco, la San Antonio, pudieron derrotarle; cuanto más reducida se volvía la flota, más manejable y ágil era. Su sofisticada forma de navegar en aguas que no habían sido cartografiadas, recalca, era el fruto de mucho más que pura habilidad técnica en el manejo de un barco y de facilidad para hallar la dirección adecuada; revelaba una capacidad para desarrollar técnicas novedosas para sobreponerse a uno de los grandes problemas de la Era de los Descubrimientos: cómo guiar una flota a lo largo de cientos de kilómetros de archipiélagos no cartografiados bajo un tiempo infernal*¹¹².

El Paso del Mar señala desde su comienzo y hasta su término al cabo de otro medio centenar de millas de desarrollo un nuevo cambio en el paisaje. Desde luego como vía de navegación es el triple de ancho promedio y en partes más aún que el precedente Paso Largo; además es definitivamente más primitivo y salvaje, inclusive más hosco





48. Alegoría sobre el descubrimiento del Estrecho por Fernando de Magallanes, según grabado de Johannes Stradanus (siglo XVI)

que el extenso tracto anterior, carácter enfatizado por la desnudez de las rocas de las zonas litorales, desprovistas casi de vegetación arbórea y que recuerdan todavía la acción colosal del labrado glacial de milenios atrás que modeló el paisaje según se lo conoce. *Desolación del Sur* llamó a la parte austral John Narborough en 1670, bautizo que en consideración a su propiedad nadie lo ha cuestionado en los siglos siguientes. Las costas a uno y otro lado del Estrecho aparecen menos compactas y se quiebran casi hasta el infinito y se las observa por lo común envueltas en la bruma y sempiternamente azotadas por el oleaje impulsado por los vientos dominantes del cuadrante occidental. ¡En verdad es un mundo natural poco atractivo y decididamente menos grato que el de otros sectores fretanos situados hacia el sureste!

Por otra parte, además de la inestabilidad y variabilidad climáticas consideradas sobre las que el registro meteorológico histórico lleva buena cuenta desde hace más de un siglo, las contadas referencias ambientales que se encuentran en los escasos testimonios sobre el gran viaje lo hacen respecto del frío extremo que allí padecieron los tripulantes: ... *todo no era más que nieves y fríos...* (Ayamonte), ...*fríos muy grandes y cubierta de nieve* (testigo presencial anónimo), ...*rigores del frío...* (Transylvanus), ...*país frígido...*

(Herrera), experiencias que se ajustan cabalmente a las situaciones de rigor ambiental por las que entonces pasaba tanto el territorio meridional sudamericano como el resto del planeta —época definida por los paleoclimatólogos como “Pequeña Edad del Hielo”, manifestada entre mediados del siglo XIV y las primeras décadas del XIX—, cuyas evidencias locales han comenzado a ponerse paulatinamente en evidencia gracias al retroceso glaciar¹¹³.

Sin embargo del rigor aceptado para el ambiente climático con que se encontraron Magallanes y sus hombres al llegar al Estrecho y durante su permanencia de cinco semanas en el mismo, llama la atención que en el curso del periplo navegatorio no se registraran muertes en las tripulaciones de las naos, lo que amén de afortunado por lo mismo hace de aquel viaje una de las excepciones históricas en la materia pues en las navegaciones registradas para los tres siglos que siguieron a la travesía del gran lusitano hasta principios del siglo XIX, las defunciones en el trayecto fueron frecuentes y, en casos, hasta abundantes como sucedió a la expedición comandada por el holandés Simón de Cordes en 1599, donde se contó un centenar de víctimas. Por cierto, la única baja ocurrida y precisamente al concluir el viaje fretano fue la de quien por su naturaleza podía soportar mejor las condiciones ambientales: uno de los dos patagones tomados a la fuerza en San Julián y que había sido embarcado en la nao capitana que, evidentemente, se contagió con algunas de las enfermedades endémicas que portaban consigo los europeos. Pigafetta, quien cobró particular cariño por este desventurado, dejaría constancia para la posteridad sobre lo que fueron sus últimos momentos... *Cuando en su última enfermedad se sintió a punto de morir, pidió la cruz y la besó [como había visto que hacía el cronista], rogándonos que le bautizáramos; lo que hicimos dándole el nombre de Pablo*¹¹⁴.

Pero, así y todo, al completar con felicidad la aventurada travesía iniciada cinco semanas antes, el sentimiento general desde Magallanes al último marinero debió ser de alivio, de alegría y de agradecimiento a la Providencia en primer lugar por haberlos asistido en el prolongado trance y luego a sus nobles barquitos que habían conseguido la hazaña sin embargo de sus averías y carencias. Valga como expresión cabal de ese sentimiento colectivo lo escrito más tarde por Ginés de Mafra, partícipe de aquellos momentos irrepetibles al recordar que la duda sobre el éxito de la travesía hubo de mantenerse entre la gente hasta el final de la misma: *Cada uno de los miembros de la tripulación estaba feliz de haber estado presente en este descubrimiento que nadie nunca antes había realizado*¹¹⁵. *Y dando la vela, se dirigió al NO.1/4 O., por un tramo en que hay muchas islas al desembocar el estrecho, dobla la costa al N., formando el cabo Victoria, y a la mano izquierda vieron un cabo con una isla que nombraron cabo Fermoso, y cabo Deseado, y está en la misma altura que el cabo de las Vírgenes*¹¹⁶.

¡Bien vinieron entonces las nuevas salvas de bombardas, esta vez de despedida del accidente que la fe, la constancia y la tenacidad de Fernando de Magallanes acababan de situar en la geografía del mundo!



49. Mapa de la Patagonia y del Estrecho de Antonio Pigafetta (1524)

Habían terminado de navegar el Estrecho. ¡Pero qué estrecho! Nada le hace menos favor a su realidad fisiográfica que el sencillo y apenas curvado trazado de su desarrollo difundido en los primeros mapas del mundo que recogieron el hallazgo. *El estrecho*, escribirá con su reconocida maestría y fuerza retórica Stefan Zweig, *no se parece lo más mínimo a aquel canal de fantasía, trazado a cordel, que en sus cómodas celdas, allá en Alemania, los honrados cosmógrafos Schöner y, antes que él, Behaim habían trazado en sus mapas. Resulta un puro eufemismo, para abreviar la calificación de “estrecho de Magallanes”; porque en realidad, es más bien un interrumpido cruce de caminos, un laberinto de vueltas y revueltas, de bahías, calas, fiordos, bancos de arena y complicadas redes líquidas que los barcos logran atravesar a fuerza de mucho ingenio y suerte. Ora alargándose, era replegándose en las más singulares formas, se ven esas bahías cuyas profundidades son difíciles de precisar, erizadas de islas, sembradas de bajíos; tres, cuatro veces, a derecha e izquierda, el estrecho no deja de ramificarse y nunca se sabe cuál es el buen paso, si el que va hacia el Oeste, hacia el Norte o hacia el Sur. Hay que evitar los bancos de arena y sortear los peñascos, y el viento enemigo, incansable, vuelve a barrer el inquieto estrecho en súbitos torbellinos, los llamados williwaws, que agitan las aguas y rasgan las velas. Leyendo las numerosas descripciones posteriores se comprende porqué el estrecho de Magallanes ha sido durante siglos el terror de los navegantes. [...] si se considera lo elemental de sus medios, reducidas a la hinchada vela y al timón de madera, y que con ellos hubo de tener en cuenta las cien arterias y hacer y deshacer caminos sin cesar, para reunir luego toda la flota en un punto determinado, y en la estación ingrata y con una tripulación agotada, se comprenderá que su expedición haya sido glorificada como un prodigio por generaciones de navegantes. Como en todas las esferas, fue, en su arte de navegar, el genio propio de Magallanes la paciencia, la incommovible precaución y previsión, y al fin, [...] la más suya de las virtudes: la heroica perseverancia, reafirma en su elogio el gran escritor austríaco, en opinión que suscribimos rotundamente¹¹⁷.*

Llamamos a ese estrecho el “Estrecho Patagónico”, en el cual se encuentran, cada media legua, puertos segurísimos, inmejorables aguas, madera de cedro [ciprés], peces, sardinas, mejillones y apio, hierba dulce y también otras amargas. Nace esa hierba junto a los arroyos y bastantes días sólo de ellas pudimos comer. Con esta precisa enumeración de cualidades y ventajas resumiría Antonio Pigafetta esta parte de su extensa relación del viaje, que remataría con una afirmación rotunda que se haría célebre: *No creo que haya en el mundo un estrecho más hermoso ni mejor que este¹¹⁸*. Estas palabras trasuntarían para la posteridad la impresión favorable, aunque algo idealizada, que pudo perdurar en el sentimiento colectivo respecto del gran canal interoceánico al cabo de su trabajoso recorrido.

Al concluir el tracto navegatorio se había enterado la distancia de 334 millas que media entre las bocas oriental y occidental del Estrecho, recorrido aumentado en la realidad con las comisiones de exploración y búsqueda que en el solo caso de la nao *Victoria* triplicó la distancia de 250 millas que hay entre el cabo Froward y la punta Dungeness. En buenas cuentas, entre marchas y contramarchas, en conjunto y por separado, las carabelas de Magallanes navegaron más de mil millas en el paso interoceánico. Otra dimensión del memorable periplo en su punto geográfico crucial.

Al abandonar el Estrecho todos cuantos iban a bordo de las naos, de algún modo, conservarán del mismo las características definitorias: los rumbos del paso interoceánico, las angosturas y sus espacios intermedios y el siguiente con sus islas; el paso ancho y la encrucijada de rutas con la amplitud sudoriental (el “lago de los Estrechos”) y la más acotada vía occidental -la correcta-; la mutación del paisaje circundante, de plano ondulado y aparentemente árido a montañoso, verde y glaciario; y la larguísima y más estrecha mitad occidental, en fin, noción que los primeros cartógrafos recogerán en sus producciones para ilustrar a la humanidad acerca de lo tan bravamente conseguido por el ilustre portugués.

El 28 de noviembre de 1520, a treinta y ocho días cabales desde su ingreso por el Mar del Norte, Magallanes salía con sus tres naves desde el estrecho que la posteridad rebautizaría mercedamente con su nombre, para entrar en el turbulento Mar del Sur que lo recibió sorprendentemente quieto, tanto que en histórico equívoco tomaría a partir de entonces el nombre de *Pacífico*. No debiera haber duda de que esa jornada venturosa transcurrió en un lapso excepcional de buen tiempo, de los rarísimos que pueden darse en un espacio geográfico permanentemente afectado por la inestabilidad y el rigor de un clima inclemente¹¹⁹.

Penetrando por él profundamente para virar después al norte, las naves de Magallanes ingresaron —las primeras— en la corriente de Humboldt y dejándose llevar por ella siguieron un trayecto que las fue acercando paulatinamente a la costa continental del futuro Chile patagónico, hasta avistar el 1 de diciembre una tierra oscura, rocosa y abrupta hacia los 47° S que fue denominada *de Diciembre*¹²⁰. Era la despedida toponímica del gran navegante de la región que para siempre quedaría ligada a su nombre y a su admirable gesta.

Si en la vida humana hay momentos excepcionales en que es posible disfrutar con el goce legítimo de una tarea cumplida, máxime si en el curso de su ejecución pudo tenérsela repetidamente como algo difícil y hasta imposible, uno de esos pudo ser el que tuvo Fernando de Magallanes al tiempo de entrar con sus naves en el enorme Pacífico. Podemos imaginarlo aislado y silencioso apoyado en la borda de su capitana *Trinidad* recorriendo con la mirada el horizonte montuoso que iba dejando a la distancia por estribor.

¿Cómo pudo sentirse en lo íntimo de su ser el capitán obstinado que había conseguido dar término feliz a esa fase crucial de la empresa náutica y exploratoria en desarrollo al cabo de aquel trabajoso periplo de treinta y ocho días contados desde su comienzo? Con el hallazgo y la navegación del paso del mar transcontinental que iba quedando atrás se había superado el gran obstáculo geográfico visto como condición necesaria para llevar a buen término la desafiante propuesta hecha al rey y emperador Carlos. ¡La apuesta a su propio destino podía anticiparse como ganada!

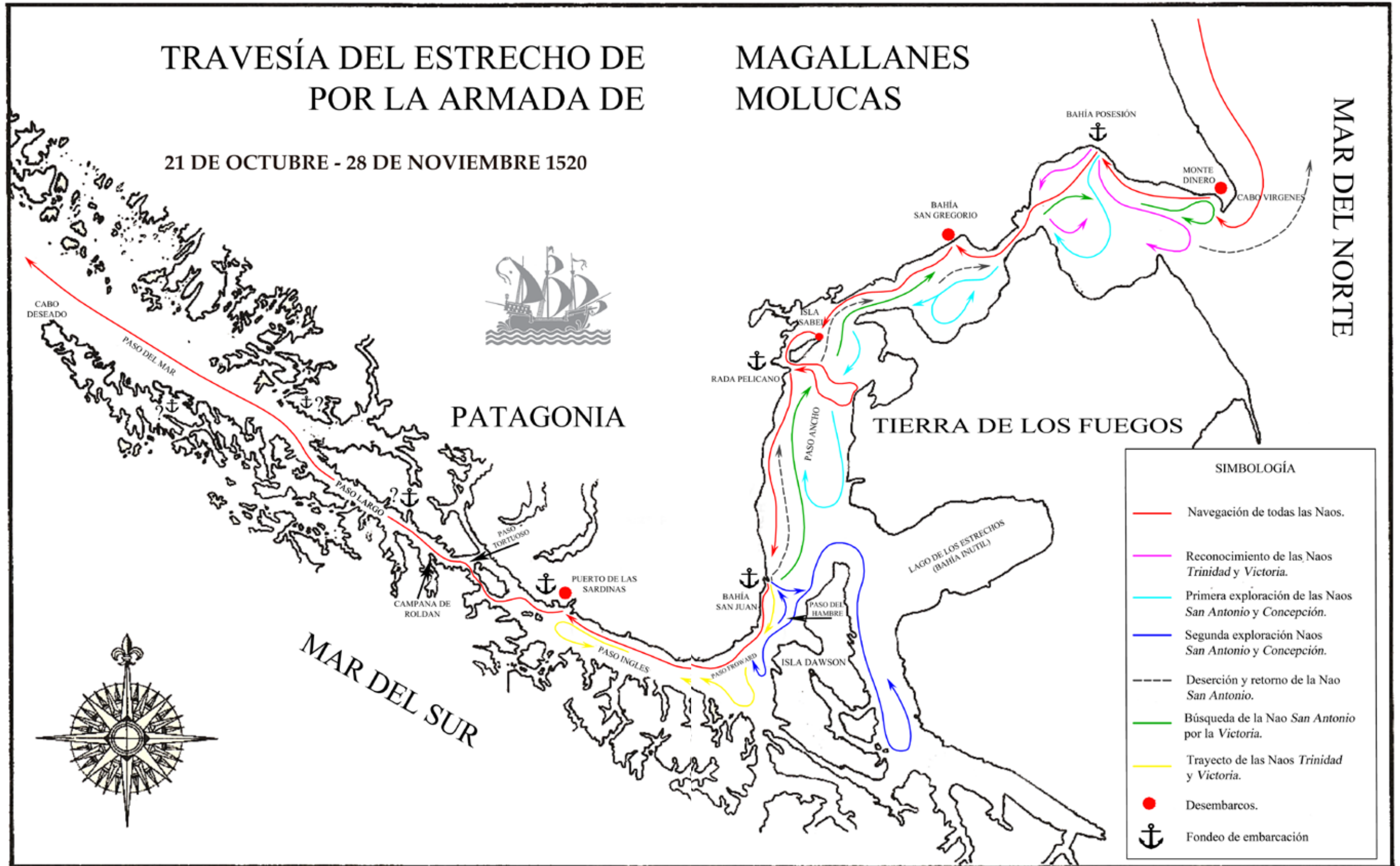
Por otra parte qué otro momento mejor que aquel pudo encontrarse entre cuantos lo acompañaban para expresar la comprensible y consoladora alegría que la emotiva circunstancia produjo en el ánimo colectivo. Como nunca antes y tal vez como nunca después la personalidad del conductor genial tuvo entonces el reconocimiento y la admiración de los dos centenares de hombres que iban embarcados en las naos. ¡Sí, únicamente a Fernando de Magallanes que se había mantenido porfiado y tenaz en la certidumbre del correcto proceder cuando tantos a su vera habían dudado y flaqueado! ¡Ahí, a la vista de todos, en la inmensidad de ese mar occidental todavía incógnito estaba la prueba de tan exitosa conducción! Abstraído por su propia intensa impresión, Magallanes quizá no parara mientes en el vocerío aprobador de su gente. Su pensamiento y su recuerdo entrañable debieron ser para la esposa y los hijos que habían quedado en Sevilla y para el querido amigo Serrao al que esperaba encontrar en las Molucas. ¡Cómo hubiera querido tenerlos a todos consigo entonces para alegrarse juntos sobre el curso de los acontecimientos!

El sonido de ese vocerío de admiración y respeto de aquel momento histórico no se perdería apagado por el rumor de las olas, pues de algún modo portentoso pudo trascender acrecido el paso de los siglos y llegar hasta nosotros. Tal es la razón por la que la humanidad no ha olvidado ni olvidará la hazaña marinera de Fernando de Magallanes.

TRAVESÍA DEL ESTRECHO DE POR LA ARMADA DE

21 DE OCTUBRE - 28 DE NOVIEMBRE 1520

MAGALLANES MOLUCAS



MAR DEL NORTE

PATAGONIA

TIERRA DE LOS FUEGOS

MAR DEL SUR

SIMBOLOGÍA

- Navegación de todas las Naos.
- Reconocimiento de las Naos *Trinidad* y *Victoria*.
- Primera exploración de las Naos *San Antonio* y *Concepción*.
- Segunda exploración Naos *San Antonio* y *Concepción*.
- - - Deserción y retorno de la Nao *San Antonio*.
- Búsqueda de la Nao *San Antonio* por la *Victoria*.
- Trayecto de las Naos *Trinidad* y *Victoria*.
- Desembarcos.
- ⚓ Fondeo de embarcación



*Dux ego classis eram Iositanni nomine Regis,
 Missus in Australis spaciosa per aequora terras:
 Plurimaque ut nobis apparuit insula; tandem
 Ad freta deuenimus nostro de nomine dicta.
 Ipsa Magellani etiam nunc terra reseruat
 Australis nomen: pery sed miles in illa.*

50. Fernando de Magallanes, grabado de Johannes Stradanus (siglo XVII)

**CRONOLOGÍA DE ACTIVIDADES TRAVESÍA
 DEL ESTRECHO DE MAGALLANES
 21 de octubre - 28 de noviembre 1520**

21 al 28 o 29 de octubre*	Registro altura del sol. Ingreso al Estrecho. Desembarco y observación en monte Dinero. Fondeo en bahía Posesión. Comisión exploratoria <i>San Antonio</i> y <i>Concepción</i> . Reconocimientos y levantamientos <i>Trinidad</i> y <i>Victoria</i> .
¿28 o 29 de octubre?	Penetración de la armada Estrecho adentro. Desembarco de inspección en bahías Santiago o San Gregorio. Desembarco y registro de latitud en punta San Silvestre (isla Isabel).
29 al 31 de octubre	Fondeo en rada Pelicano (costa de Brunswick). Junta de capitanes y pilotos. Observación de estrellas.
1 de noviembre	Navegación por el paso Ancho. Bautizo del canal de Todos los Santos. Avistamiento de encrucijada de San Valentín. Fondeo en la costa de Brunswick (¿San Juan o Águila?).
1 al 8 de noviembre	Desarrollo comisiones de exploración <i>San Antonio</i> y <i>Concepción</i> (paso de los Boquerones hasta la entrada del fiordo del Almirantazgo y costa occidental de Dawson. <i>Trinidad</i> y <i>Victoria</i> (paso del Hambre, paso Froward e Inglés. Hallazgo del puerto de las Sardinias.
8 de noviembre*	Amotinamiento de Gómez y deserción de la <i>San Antonio</i> .
¿4 al 10 de noviembre?	Actividades diversas de la <i>Trinidad</i> y la <i>Victoria</i> en el puerto de las Sardinias. Comisión exploratoria de Roldán de Argote. Registro de latitud. Colectas y registros de flora y fauna.
¿10 al 20 de noviembre?	Comisiones de búsqueda de la <i>San Antonio</i> por la <i>Victoria</i> y la <i>Concepción</i> . Colocación de señales (cruces) en la isla de los Pájaros

11 de noviembre	(Magdalena) y en monte Dinero. Posesión del territorio en puerto de las Sardinias. Primera misa en Chile. Colocación de una cruz en el islote Wigwam.
21 al 22 de noviembre*	Junta de capitanes y pilotos en la bahía del Isleo.
23 de noviembre	Zarpe de las naos hacia el noroeste.
23 al 28 de noviembre	Exploración y navegación de los pasos Largo y del Mar. Registro de latitud. Salida del Estrecho. Bautizo del océano Pacífico.

* Fecha con sustento en las fuentes documentales.

LATITUDES DETERMINADAS DURANTE LA TRAVESÍA DEL ESTRECHO

Lugar	Registro de Albo	Situación real estimada
Punta Dungeness (en el mar)	52 grados limpios	52°25' S
Punta San Silvestre (isla Isabel)	52 grados y un tercio	52°50' 10" S
¿Paso Froward/Seno Magdalena? (en el mar)	53 grados y dos tercios	54° S
Puerto de las Sardinias (Puerto Gallant)	53 grados	53°41' 23" S
Cabo Deseado (en el mar)	52 grados	52°44' S

TOPONIMIA ORIGINADA DURANTE LA TRAVESÍA DEL ESTRECHO

Cabo de las Once Mil Vírgenes, Bahía de la Victoria, Islas de los Pájaros, Bahía del Norte (Puerto de la Concepción), Puerto de las Sardinias (Puerto del Isleo), Archipiélago del Cabo Deseado, Tierras de los Humos, Tierras de los Fuegos, Lago de los Estrechos, Tierras (Sierras) Nevadas, Campana de Roldán, Islas Nevadas, Cabo Deseado, Estrecho de la Victoria, Estrecho de las Once Mil Vírgenes, Canal de Todos los Santos, Estrecho Patagónico (de los Patagones).





Un adelanto inigualable para la ciencia geográfica

Una vez que comenzó a difundirse la sorprendente noticia del retorno de la nao *Victoria* con sus exhaustos tripulantes en septiembre de 1522 al puerto de partida tras haber dado la vuelta al mundo, la incredulidad y el asombro con que muchos pudieron reaccionar al enterarse de la estupenda noticia debieron ceder paso a la admiración y a la maravilla, ¡tal portento náutico sólo podía ser obra de la Providencia! Y en el ambiente que pasó a vivirse en España y en sus dominios tras el acceso de su monarca a la corona imperial de Occidente, fue natural que se viera el suceso como una muestra patente del favor que desde lo Alto se dispensaba al nuevo y magnífico César.

Manuel Fernández Álvarez, uno de los hagiógrafos de Carlos V¹, reflexionando sobre el punto ha compartido ese sentimiento providencialista propio de aquella época interpretándolo como hazaña digna de un reinado excepcional, recogiendo por pertinente el comentario escrito en su hora por el cronista Pedro Mexía: *Que cierto es una cosa maravillosa [el viaje de marras] y que parece que la tenía Dios guardada por excelencia y privilegio para el Emperador. Porque no se sabe ni se cree que después que Dios crió el mundo se haya hecho semejante navegación, y casi no la entendía y tenía por imposible la antigua Filosofía².*

Pero, en verdad, España —los contemporáneos de Magallanes— fue mezquina con la memoria del navegante pues su merecimiento por el éxito de la colosal empresa le fue escamoteado al sobrevalorarse la afortunada circunstancia del protagonismo final del viaje por el antiguo maestro Juan Sebastián Elcano. Pero no podemos llamarnos a un equívoco histórico, pues Fernando de Magallanes fue el grande y verdadero protagonista de la admirable empresa marítima exploratoria a la que se

ha hecho extensa referencia precedente. Cumplió con todo cuanto había prometido hacer al rey de España: encontró el paso transcontinental en el Nuevo Mundo, pasó al Mar del Sur y lo cruzó en toda su inmensidad por primera vez en la historia de la humanidad; alcanzó millas más, millas menos hasta las afamadas y cotizadas tierras de la especiería y de no haber sido por la fatalidad que se le interpuso en Mactán, habría llegado efectivamente hasta ellas y procurado manejar las cosas y la situación a favor del reino hispano, y al fin habría retornado por la ruta que ya conocía desde años anteriores, dando vuelta al mundo. Cuando Elcano debió asumir el mando de la *Victoria*, el retorno estaba cantado. Podría pensarse que aunque físicamente ausente Magallanes, su espíritu continuó gobernando el barco, como en feliz inspiración poética escribiría más tarde el gran vate portugués Fernando Pessoa:

*... no saben que el alma osada del muerto aún comanda la flota,
pulso sin cuerpo en el timón guiando naves al cabo del fin del espacio:
que hasta ausente supo rodear la tierra entera con su abrazo*³.

La posteridad española parece no haber podido sacudirse de la mezquindad con que en su hora se recibió la iniciativa y la participación fundamental del gran lusitano en el proyecto de marras y ha pasado así desde la ambivalencia en la ponderación de los méritos de Magallanes y Elcano, hasta una poco disimulada insistencia en los del segundo en especial a partir de la quinta década del siglo XX, al considerársele como el verdadero circunnavegador del mundo. Tal es el caso, a modo de ejemplo, de la opinión de varios historiadores navales en una obra colectiva:

*El mero hallazgo del buscadisimo estrecho de Magallanes hubiera bastado para inmortalizar el nombre de su descubridor. Todavía hoy impresiona al navegante la travesía del difícil paso que requiere normalmente el concurso de un práctico. [...] Si echamos una ojeada a la carta náutica nos sentiremos admirados de que el viaje magallánico no hubiese encontrado allí un desastroso fin. La hazaña puso a prueba tanto el tesón de Magallanes como la pericia de sus capitanes y pilotos. Y en una implícita inclusión de la participación de Elcano, concluyen afirmando: La empresa española desveló para siempre el misterio de una parte del globo hasta entonces ignorada, la "cara oculta" de la tierra, que según la opinión más generalizada estaba ocupada por una porción del continente asiático, aunque otros opinasen que se trataba de una inmensa extensión marítima o también de un cuenco oceánico salpicado de islas. Desde entonces se desmoronaron todas las fantasías, y el concepto global del planeta, su conformación y sus dimensiones reales quedaron clarificados*⁴.

Sin embargo comienza a advertirse entre los autores contemporáneos un juicio más atemperado y ecuánime en la apreciación del protagonismo histórico del gran luso y de sus circunstancias, como lo ha expresado cabalmente a nuestro entender el profesor Pedro Cuesta Escudero:



51. Planisferio de Battista Agnese (ca. 1543) con indicación del viaje de Magallanes

[...] *Cuanto más se piensa en Magallanes, el desheredado de su patria y el extranjero por la que trabajó, más cuenta se da uno de que, como él, pocos hombres ha habido y pocos habrá. Magallanes pretendió conquistar la Tierra, revelar sus misterios, y lo consiguió. ¡La indomable voluntad de Magallanes, venciendo las más obstinadas dificultades, pudo doblegar la Tierra! Magallanes prueba, no por la teoría científica, sino por la demostración experimental y palmaria, la esfericidad de la Tierra, la existencia de los antípodas, la seguridad de navegar el globo en todas direcciones. Con el viaje de Magallanes la Geografía entra en una nueva fase, con una base sólida e indestructible*⁵.

En Portugal, los contemporáneos de Magallanes que tan severamente lo consideraron viéndolo como un tráfuga, poco a poco fueron suavizando el rigor del juicio según corrieron los años al punto que João de Barros, el gran historiador de las empresas marítimas lusas de la India y el Oriente incluyó a su antiguo compatriota entre los capitanes dignos de reconocimiento. Esta tendencia se afirmó en el siglo XX con autores como el vizconde de Lagoa, João Antonio de Mascarenhas, cuyos varios estudios contribuyeron a una visión más ecuánime y profunda sobre la vida de Magallanes. Es posible, así, que tanto aquél como otros académicos de su talla hayan influido en el hecho registrado en la exposición *Mundo Português* organizada en 1940 por el gobierno lusitano para resaltar las glorias de sus empresas marítimas históricas, que la figura monumental de

Fernando de Magallanes compartiera con las de otros dos ilustres navegantes (Cabral y da Gama) la trilogía epónima de una época dorada del antiguo imperio colonial.

Con razón Manuel Villas-Boas, historiador contemporáneo que también se ha ocupado del personaje ha escrito sobre él: *Hoy Fernão de Magalhães es considerado como uno de los mayores navegantes de la Historia y su figura traspasó los confines de su familia y de su patria hacia un plano universal, como verdadero símbolo del genio emprendedor. Su estatura es apenas comparable en fama con la de Cristóbal Colón, cuyo ambicioso proyecto, por lo demás, Magalhães acabó por finalizar* ⁶⁷.

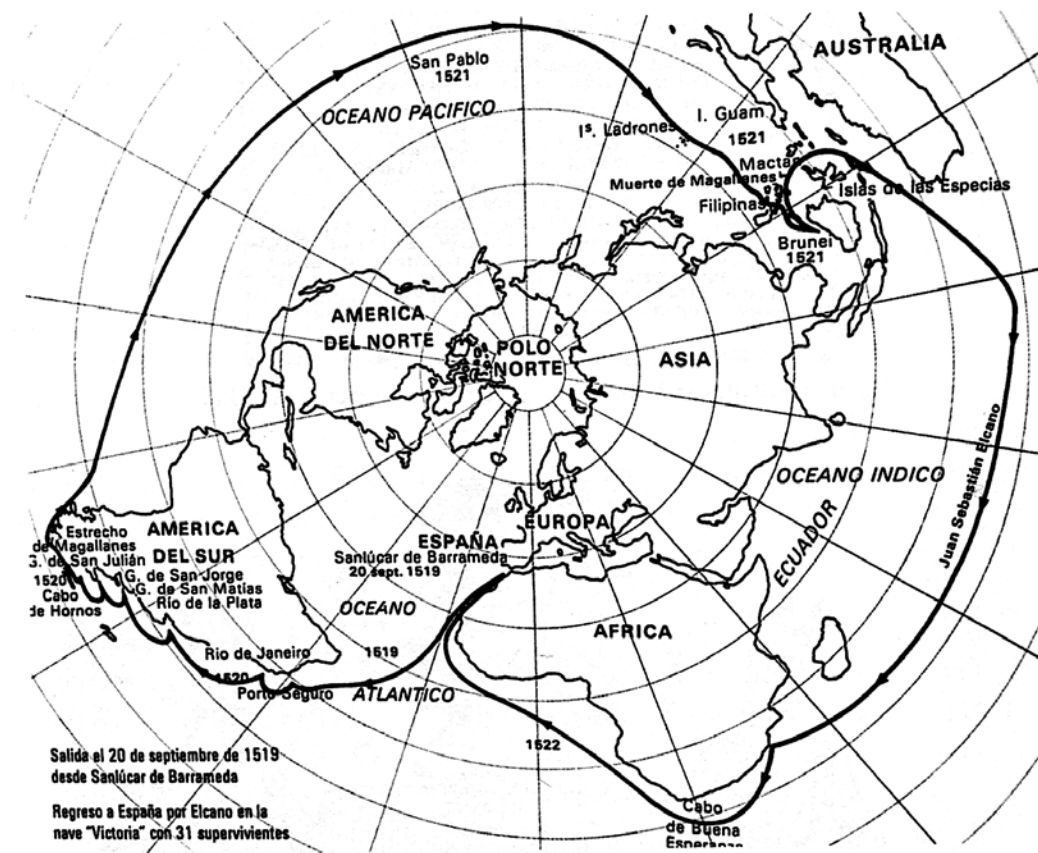
En verdad, más que portugués nato o español naturalizado, Magallanes ha pasado a ser un hombre que desde el momento mismo de su hazaña pertenece a la humanidad. Magallanes, en cierto modo, interpretó la sed de horizontes que desde remota era ha tenido la especie humana sobre el planeta que le pertenece. Ir más allá, ensanchar el ámbito de lo conocido y gozar con ello parece haber sido la divisa de los hombres, anhelo que en algunos períodos de la historia como fueron los siglos XV al XVI pudo ser más fuerte que nunca antes y del que el gran luso fue su más cabal expresión. De allí que aparte de los juicios de españoles y portugueses, la posteridad académica ha sido prácticamente unánime en la valoración de su hazaña marítima, tributándole un reconocimiento de admiración sin retaceos.

Nos parece apropiado, por tanto, transcribir las opiniones de algunos autores contemporáneos que con sus obras han contribuido a divulgar lo que fuera la vida y la empresa admirable de Fernando de Magallanes, que en su variedad, permiten brindar una visión totalizadora.

Así Laurence Bergreen, ponderando su competencia marinera en el momento clave del hallazgo crucial del gran viaje, escribe: *La habilidad de Magallanes para recorrer toda la longitud del estrecho se reconoce como la mayor hazaña de la historia de la exploración marítima. Fue, quizá, un logro todavía mayor que el descubrimiento del nuevo mundo por Colón, pues el genovés, pensando que había llegado a China, permaneció ofuscado hasta el fin de sus días sobre el lugar al que había llegado y lo que había conseguido y, a consecuencia de ello, confundió a otros, Magallanes, en cambio, se dio cuenta exactamente de lo que había logrado: por fin había comenzado a corregir el gran error de navegación de Colón*⁸.

La hazaña de Magallanes, ha puntualizado a su vez Daniel J. Boorstin, gran historiador de las exploraciones geográficas, *sobrepasaría en todos los aspectos —moral, intelectual o físico— a las de Vasco de Gama, Colón o Vesputio. Se enfrentó con mares más borrascosos, consiguió atravesar pasos más traicioneros y halló su camino en un océano mucho mayor. Magallanes comandó una tripulación mucho más rebelde y sin embargo lo hizo de un modo firme y considerado*⁹.

No menos contundente es la afirmación de otro eminente historiador naval como fuera Samuel E. Morison, citando a otro autor precedente, Edward Gaylor Bourne: *Los resultados científicos del viaje de Magallanes fueron por lejos más importantes*



52. La primera vuelta al mundo (1519-22)

que las ventajas políticas que derivaron del mismo. De una vez por todas se dio una demostración práctica de la esfericidad de la tierra que convenció a la mentalidad común confundida por las pruebas científicas. Revolucionó todas las ideas sobre la proporción relativa entre la tierra y el mar en el globo, y dispó el error tradicional en el que se había basado el viaje de Colón y todo el sistema geográfico de que el área de la tierra excedía a la del mar. La vasta amplitud del Pacífico reveló que América era un mundo nuevo en un sentido comprensivo mayor que el que se sospechaba¹⁰. Verdades estas de gran peso, que Morison a su turno reafirmó con rotundidad: *De los tres grandes navegantes de la edad de los descubrimientos —Colón, Magallanes y Vasco de Gama— Magallanes se alza en el máximo nivel. Gama fue el primero en alcanzar hasta la India, empujando al viaje de Días hasta su lógica conclusión. Colón con su atrevida idea rompió de una vez por todas la barrera del Atlántico, cruzó el Océano Occidental y retornó cuatro veces pero a su zona más accesible. Magallanes, sin embargo conquistó los tempestuosos mares australes, superó un motín, la carencia de alimentos y*



la traición para cruzar el Océano Pacífico, que él bautizó. Elcano, para asegurar, finalizó la circunnavegación pero lo hizo solo dando término al plan de Magallanes.

El verdadero monumento de Magallanes es el Estrecho que se abrió para la humanidad¹¹.

Timothy Joyner a su tiempo y en la consideración final sobre el significado de la gran empresa exploratoria, lo resumió magistralmente [...] *el viaje de Magallanes representa un triunfo del espíritu humano. Por esto y por sus contribuciones al conocimiento sobre el verdadero tamaño del mundo y la extensión de los océanos, su empresa no tiene paralelo en la historia. En las centurias por venir el recuerdo de la magnífica exploración de Magallanes con seguridad continuará inspirando a los hombres a expandir sus horizontes hasta las insondables profundidades del espacio¹².*

Esta atinada reflexión nos lleva a otra más amplia y profunda, si cabe, debida al historiador alemán Carl Schmitt, que ponderando lo conseguido por la humanidad tras los descubrimientos realizados durante los siglos XV al XVII, en especial tras el periplo magallánico mundial que dio cima al proceso, no ha dudado en calificarlo como “la primera revolución espacial planetaria”.

Es una revolución que no es comparable con ninguna otra, ha puntualizado Schmitt, No fue una mera dilatación, singularmente amplia en términos cuantitativos, del horizonte geográfico producida a raíz del descubrimiento de nuevos continentes y nuevos mares. Lo que se transformaba, para la conciencia colectiva de los hombres, era más bien la imagen global de nuestro planeta, y más todavía, la concepción astronómica de todo el universo, con la consiguiente total eliminación de las concepciones de la Antigüedad y de la Edad Media. Por primera vez en su historia tuvo el hombre en su mano, como si fuera una bola, la esfera terrestre entera y verdadera. [...] Ahora, la redondez de la tierra era un hecho palpable, una irrecusable experiencia y una verdad científica indiscutible. Nuestro planeta, inmóvil hasta entonces, se movía ahora alrededor del sol. Pero tampoco, era eso, con ser mucho, la verdadera y más honda transformación espacial que entonces se lleva a cabo. El agrandamiento del cosmos en sí y la idea de un infinito espacio vacío fueron lo decisivo¹³.

Pero, sin embargo de la significación de las opiniones transcritas, queremos concluir esta revisión de pareceres con la que hace ya tiempo escribiera Stefan Zweig con su admirable capacidad retórica al hacer la más notable, sin duda, de las biografías del gran lusitano.

[...] la hazaña de Magallanes supera las proezas de su época. Que perdure, por lo mismo, inolvidada, la audaz empresa magnífica de aquellos cinco barcos pequeños, débiles, solitarios, que partieron a la santa guerra humanista contra lo desconocido, y uno de los cuales regresó victorioso después de haber dado la vuelta al mundo. Que perdure, pues, inolvidado, el hombre que ha osado llevar a

cabo esta idea audacísima, elevando su sueño a la categoría de realidad gracias a la misteriosa transformación de su energía en acción. Junto con la extensión de nuestra Tierra inútilmente buscada durante milenios y milenios, la humanidad ha conocido por primera vez su verdadero alcance, y en la magnitud del espacio terrestre vencido ha comprobado con renovado goce y con nuevo valor su propia grandeza. Sólo el ejemplo tiene la fuerza probatoria. Y esta proeza de Magallanes, casi olvidada¹⁴, ha probado por los tiempos de los tiempos que una idea, alada por el genio, resulta más fuerte que todos los elementos de la naturaleza cuando la pasión la lleva decididamente adelante; y lo que incontables generaciones juzgaban improbable ha sido transformado en una verdad eterna por obra de un solo hombre y su pequeña vida perecedera¹⁵.

Imposible mejor, por precisa y cabal¹⁶.

El nacimiento histórico de Chile

La trascendencia que tuvo la travesía descubridora del paso interoceánico en 1520, concebida y realizada por Fernando de Magallanes, puede ser resumida en los siguientes aspectos fundamentales:

- Con ese acontecimiento Chile ingresa a la Geografía Universal como noción territorial a través de sus componentes primigenios la Patagonia, la Tierra del Fuego y el Estrecho.
- Con el mismo Chile se incorpora a la historia de los pueblos (Comienza la Historia de Chile).
- De manera complementaria y por el mismo relevante suceso tienen principio la Historia Natural y Marítima chilenas, la Cartografía nacional y la Astronomía chilena.

Las afirmaciones precedentes surgen claras de la aceptación informada de un hecho histórico incontrovertible como es el de hallazgo a partir del 21 de octubre de 1520 de un territorio hasta entonces absolutamente desconocido para la ciencia geográfica y, por ende, para el conocimiento cultural del Occidente. El acontecimiento, valorado como tal, fue recogido de inmediato por la única forma en que por la época se aceptaba la nueva realidad, incorporando su registro en el saber geográfico a través de la cartografía.

Interesa, para el caso, identificar a las piezas más importantes que así lo demuestran:

- *Hemisferio austral del mundo.* Parte conocida del planisferio elaborado por el cartógrafo Pedro Reinel hacia 1519 que se conserva en el Museo Top Kapi Sarayi





53. *Padrón Real de Turín* (1523), primera representación cartográfica conocida del estrecho descubierto por Fernando de Magallanes. Recuadro del Estrecho

de Estambul (Turquía), con el aditamento referido a la costa patagónica incluida en la entrada oriental del Estrecho hecho hacia 1522, a lo largo de la cual se contiene la leyenda *Hesta terra descubrio Fernando de Magalhães*. Esta pieza debe ser tenida como el protomapa de Chile¹⁷.

- Planisferio denominado *Padrón Real de Turín*, de autor desconocido hacia 1523. Este mapa contiene el primer registro cartográfico del estrecho descubierto por Fernando de Magallanes con la inclusión de algunos topónimos. Es, en rigor, el primer mapa chileno¹⁸.

- *Carta Universal*. Elaborada por el maestro cartógrafo Nuño García de Toreno en 1525.

- *Carta Universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto hasta agora*, obra del cartógrafo oficial de la Casa de Contratación Diego Ribero, 1529. Esta pieza es considerada por los especialistas como el primer mapa científico del mundo. Contiene la representación del Estrecho y la toponimia original derivada del viaje descubridor incluyendo la mención *Tiera de Fernao de Magaloes* para individualizar al sector meridional del continente¹⁹.

- *Carta de América y Filipinas*. Mapa manuscrito que data de 1533 cuya elaboración se ha atribuido tanto a Alonso de Chávez como a Diego Ribero. Interesa esta valiosa pieza porque contiene todos los descubrimientos geográficos realizados por Fernando de Magallanes en su viaje. La toponimia del sector vecino al estrecho de Magallanes se ciñe a la contenida en los mapas de Ribero construidos en 1529, salvo en la referida al territorio aquí nombrado *Tiera de Patagones*²⁰.

- *Mondo Novo e Oceano Pacifico*. Battista Agnese, 1542. En este mapa Sudamérica aparece representada en forma discontinua: la parte septentrional desde Perú a las Guayanas y la parte meridional descubierta y nombrada por Magallanes, el resto del litoral continental aparece en blanco²¹.

- *Mapamundi*. Construido por Battista Agnese en 1543. Es la primera carta conocida donde se contiene el trazado del periplo mundial magallánico. América del Sur se muestra sin su costa occidental entre el ecuador y aproximadamente los 45° de latitud austral²².

La referencia precedente, importa señalarlo, responde a una selección meramente ilustrativa de mapas manuscritos elaborados entre 1522 y la mitad del siglo XVI, excluyéndose por tanto varias otras piezas que han sido registradas y que guardan gran



54. Sector americano de Planisferio de Salviati, atribuido a Nuño García de Toreno (1525)

semejanza con los tipos mencionados. Su objeto ha sido poner en evidencia que las tierras del estrecho de Magallanes fueron las únicas que registraron cartográficamente durante ese período parte del actual territorio nacional. De allí, vale reiterarlo, la primacía de la cartografía magallánica en la representación geográfica de Chile.

Sólo pasado el medio siglo XVI el cartógrafo español Sancho Gutiérrez en su *Carta Universal* de 1551 al representar a Sudamérica incluyó las costas norte y central de Chile según los conocimientos disponibles hasta entonces que en lo que interesa fueron aportados tras la expedición conquistadora de Pedro de Valdivia. Tenemos entendido que es en esta pieza en que se registra por primera vez el nombre de *Chile* para identificar la zona vecina a Santiago²³.

De esta forma la Región Magallánica asume la primacía conceptual y figurativa del futuro territorio nacional chileno según hoy se lo conoce²⁴, a la que posteriormente se añadieron otras regiones del suroeste y del meridión sudamericano conquistadas por España a contar de 1540 o ampliadas por acciones de la República durante el siglo XIX. Así, sin lugar a dudas Fernando de Magallanes debe ser tenido como el descubridor de Chile.

Ahora bien, en un país marcadamente centralista como es Chile, en que la concepción territorial del mismo y cuanto a ella atañe ha sido dada por la visión centro/periferia devenida clásica y que cruza transversalmente todo el ideario nacional, la visión particular de la historiografía no ha podido sustraerse, en parte al menos, a esa suerte de condicionante obligado del pensamiento colectivo. De modo que en este respecto y por lo que se refiere a este ensayo, cabe señalar que el punto ha sido, y aún lo es, materia de controversia académica y dista a nuestro entender de estar satisfactoriamente resuelto.

Pero antes de abordar su consideración cabe una referencia al concepto “descubrimiento” que se ha instalado como un convencionalismo en el ideario geográfico de la cultura de Occidente desde el inicio de la era de los descubrimientos (siglos XV y XVI), en cuanto el mismo ha significado revelar para el conocimiento propio de quienes participan de ella una realidad geográfica desconocida previamente para la misma. Ello no implica desconocer el hecho, incontrovertible por lo demás, de haber sido los territorios materia de la nueva realidad geográfica conocidos por sus habitantes originarios desde la época más remota de su poblamiento. Insistimos, el “descubrimiento” de un territorio está referido al conocimiento geográfico propio de nuestra cultura en tanto que “primer avistamiento” y con el mismo las primeras informaciones descriptivas para su referencia.

Así, por consecuencia, es evidente que Magallanes y no Diego de Almagro es el descubridor de Chile. Y lo fue además porque aquél en modo cierto completó los requerimientos que algunos académicos han exigido como indispensables para el reconocimiento del hecho tales como asignaciones toponímicas, posesiones y cartografía principalmente.

de Ovalle, a quien se debe la primera obra integral referida a Chile²⁸; el Padre Diego de Rosales, del mismo modo que el erudito investigador y fecundo polígrafo José Toribio Medina que honró la memoria del gran navegante con un excelente estudio que vio la luz precisamente en 1920, año de conmemoración del cuarto centenario del descubrimiento del Estrecho²⁹. En efecto, este historiador tras preguntarse [...] en qué concepto debe tenerse a Magallanes como navegante y descubridor, y si a este respecto cabe algún paralelo entre él y Cristóbal Colón, los hombres que realizaron los hechos más grandes que registran los anales del mundo: el descubrimiento de América y la circunnavegación del globo terrestre, da una respuesta precisa y contundente: *El veredicto histórico ya está pronunciado a su favor señalándolo como un hombre incomparable. Sin atenuar en lo más mínimo la gloria a que tiene pleno derecho [Colón], el frío análisis de los sucesos de su carrera de descubridor y navegante y el de los que informaron la de Magallanes, viene en realidad, a dejar la impresión de que, todo sentimentalismo aparte, la del marino portugués le aventaja bajo muchos conceptos. Materia de no pocas páginas ofrecería este paralelo, que por ahora sólo nos cumple esbozar*³⁰.

Enumera y pondera luego Medina las razones de tal superioridad, una de las cuales es la de que Magallanes [...] durante el curso de su viaje descubrió una extensión de costas del Continente americano tan grande, como ningún otro navegante lo hubiera hecho hasta entonces³¹, magnitud en la que queda comprendido el actual litoral de Chile desde la punta Dungeness y cabo del Espíritu Santo por el lado del Atlántico (por ambas bandas del Estrecho) y por el lado del Pacífico desde la boca occidental de este canal hasta la latitud estimada de punta Galera (40°S)³², esto es, en cálculo conservador no menos de mil quinientas millas geográficas.

Décadas más tarde, Francisco A. Encina, otro conocido maestro de la historia nacional, adoptó sobre el punto una postura ecléctica al reconocer por una parte que [...] *El primer europeo que pisó el territorio que más tarde debía formar la provincia de Chile, fue Hernando de Magallanes, hidalgo portugués al servicio del rey de España [...] Después de prolijas exploraciones y de varias tentativas frustradas en demanda del paso que buscaba, el 21 de octubre del mismo año descubrió el estrecho que lleva su nombre. Penetró resueltamente en él el 1° de noviembre de 1520 y el 27 del mismo mes desembocó en el Océano Pacífico, sin detenerse a explorar las tierras vecinas*³³. Sin embargo de ello más adelante al considerar latamente la expedición de Diego de Almagro y ver en ella un proyecto fallido de conquista, lo atribuye al malogrado capitán [...] *la gloria del primer reconocimiento serio del norte y del centro del territorio chileno, corresponde a Diego de Almagro*³⁴. Jaime Eyzaguirre, el gran maestro, comparte la opinión de Barros Arana al afirmar con meridiana claridad en la parte pertinente de su *Historia de Chile* para dar fin a la consideración correspondiente: *Por primera vez el ojo occidental se posaba en estas latitudes. Se había descubierto por el sur el territorio de Chile, pero no se*



56. Carta de América y Filipinas (sector occidental) por Alonso de Chaves (1533)

pensaba aún en su colonización. Los expedicionarios eran gente de tránsito, y al salir por la boca occidental del estrecho y penetrar por el mar del Sur, que ahora denominaron Pacífico, por su momentánea tranquilidad, enfilaron la proa de sus navíos hacia la distante y codiciada región de las especias³⁵.

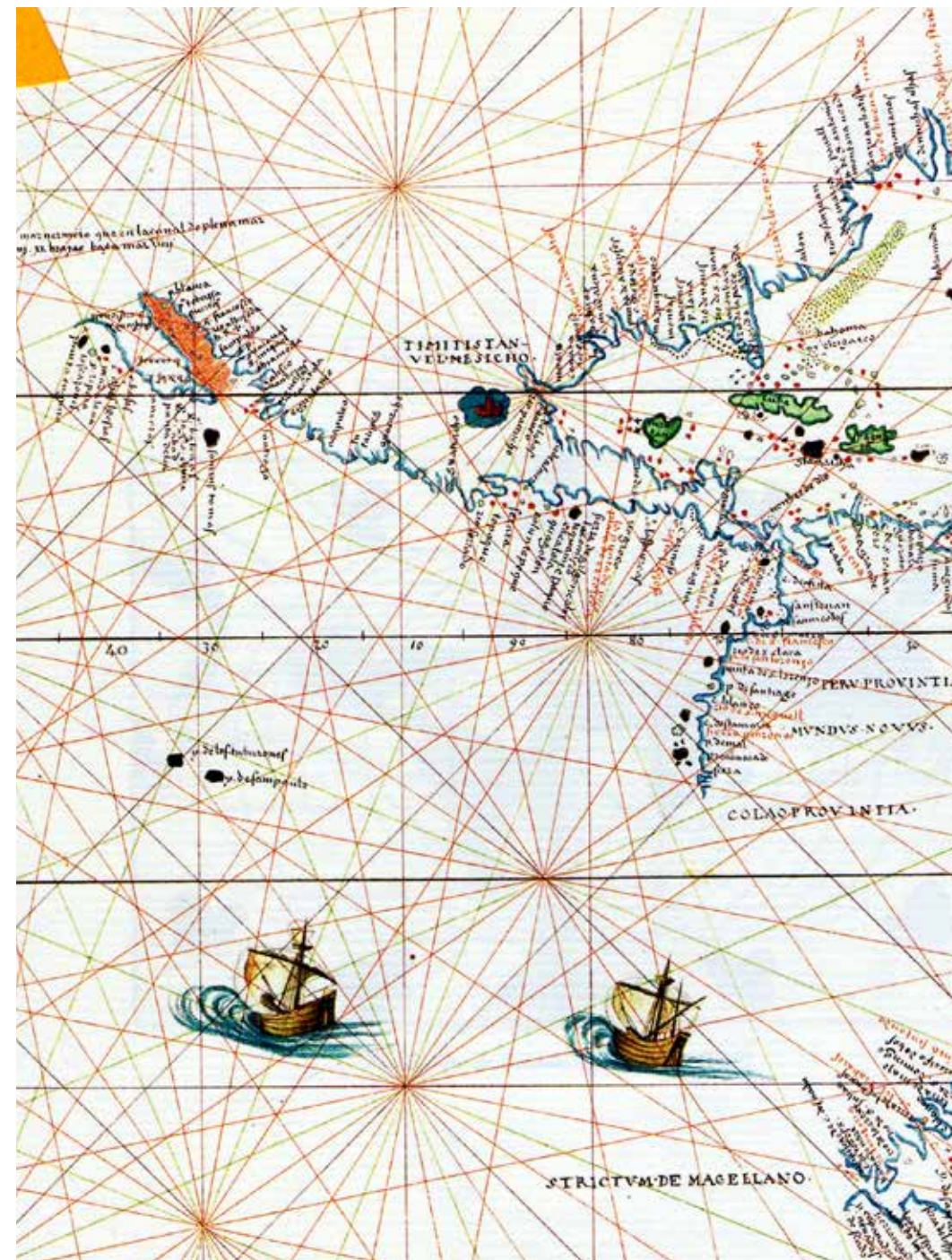
Personalmente, en nuestra *Historia del Estrecho de Magallanes*, nos inscribimos resueltamente en semejante postura valorativa justiciera al concluir el párrafo referido al “Descubrimiento de Chile por el sur”, otorgando a Fernando de Magallanes el mérito de tal acontecimiento registrado en 1520 con una antelación de dieciséis años a la ulterior penetración de Almagro por el norte³⁶, opinión reafirmada con una consideración más extensa y completa que la precedente en nuestra *Historia de la Región Magallánica*³⁷.

Sergio Villalobos, a su tiempo, al iniciar la publicación de su novedosa *Historia del Pueblo Chileno*³⁸ aborda en el primer tomo de la misma entre otros aspectos “el esfuerzo de la conquista” del suelo nacional, pero curiosamente omite toda mención a las circunstancias y protagonismo del hallazgo y primer reconocimiento del territorio en que posteriormente surgirá la nación chilena. Isidoro Vázquez de Acuña, más recientemente y en retorno a la postura de Barros Arana, Eyzaguirre y otros, en la primera obra general referida a la historia marítima nacional no duda en su reconocimiento al gran lusitano y así, al concluir la consideración de su viaje exploratorio afirma con propiedad cabal: *Quien descubriera Chile por el sur, siempre será recordado por su gran proeza náutica. Y es entonces, en 1520, cuando Chile entra en la Historia de mano de este navegante portugués, que también inicia, con su gesta, nuestra Historia Naval y Marítima*³⁹.

En el ámbito de la literatura nacional propiamente tal el reconocimiento ha sido prácticamente unánime en cuanto al significado trascendente de la hazaña de que se trata para Chile, partiendo con Alonso de Ercilla teniendo con razón como el primero de nuestros poetas, quien en célebre composición épica *La Araucana* no dudó al afirmar la primacía descubridora del lusitano:

*Magallanes, señor, fue el primer hombre
Que abriendo este camino le dio nombre*⁴⁰

En su senda hubo de situarse la máxima gloria de las letras nacionales, Gabriela Mistral, primera latinoamericana en obtener el Premio Nobel de Literatura en 1945, que sin remilgos lo reconoció *como el primero que puso pie en tierra chilena, el primer extranjero que chilinizó esos mares grises y esas postrimerías que aún alzaban los árboles que ella contempló con sangre negra en sus costados y algún musgo de púrpura*, en acertado comentario de Roque Esteban Scarpa⁴¹. Suyas, además, son las expresiones vibrantes que en completo afirman: *Chile dio el nombre de Magallanes a la franja chilena de su hazaña, como quien devuelve sus derechos*



57. Parte occidental del Mapa del Pacífico de Battista Agnese (1542)

al voceador [por descubridor y difusor en poética metáfora] de aquellas postrimerías australes. En una extensión que es la de un pequeño país europeo, o sea en la Patagonia nuestra, llevan sobre sí la gracia de su apelativo y le pertenecen, por tanto, desde el pastel dulce en que sus marineros se tendieron felices de ver y tocar hierbas, hasta la población cosmopolita de Punta Arenas. Y suya es la oveja que en el mercado inglés se llama patagónica, y suyo el lobo de dos pelos y la nutria sombría. Y hasta los poemas que hacemos allá en la pradera volteada de viento, llevan sobre su bulto de aire la marca del luso mayor, afirmando rotundamente con esta última frase la condición cimera de máximo navegante portugués⁴².

Benjamín Subercaseaux, otro de los eminentes literatos chilenos, aunque más avaro con su reconocimiento al mérito descubridor de Magallanes, no pudo menos que escribir a su vez al recordar el momento culminante de la salida de sus naves del estrecho que desde entonces se haría famoso: *El 28 de noviembre consumada la travesía del estrecho apareció el océano inmenso [...] Magalhães pasó y siguió mar adentro. Poco le importaba lo que dejaba atrás; las almas estaban extendidas hacia el futuro y las miradas convergían sobre la proa.*

Si algún tripulante nostálgico [como bien pudo ser el propio Magallanes] permaneció en la proa contemplando ese cabo Deseado que se perdía hacia el sureste, si dio una última mirada a esa costa alta y negra que se prolongaba hacia el norte, azotada por la tempestad, podemos afirmar que fue él, él sólo, quien contempló por primera vez la tierra de Chile⁴³.

Un escritor magallánico igualmente ilustre, Roque Esteban Scarpa, Premio Nacional de Literatura como la Mistral y Subercaseaux, recordaría su legitimidad de origen y la de sus coterráneos afirmando con razón... *Nosotros estábamos dentro de un Chile que había nacido allí con la primera palabra occidental, con la primera cruz y la toma de posesión, en 1520, años antes que Almagro y Valdivia...*⁴⁴. Y como él otros hombres destacados de las letras nacionales tales como Enrique Bunster, Francisco Coloane, Enrique Campos Menéndez, Franco Berzovic y Ernesto Livacic entre otros, participarían de ese entendimiento justo y veraz en su variada producción literaria.

En el arte pictórico nacional, para completar la visión acerca de la percepción y acogida que tuvo la hazaña marítima descubridora de que nos ocupamos en las ciencias y en las artes, basta recordar que la misma motivó excelentes trabajos de maestros eminentes como el pintor indiscutido de los hechos del mar de Chile, Thomas Somerscales, de su aventajado discípulo Álvaro Casanova Zenteno y de Horacio García, marinista notable de su escuela, y aun de extranjeros de paso por el país como fuera el caso del holandés Stephen Koek-Koek. Y en cuanto al arte escultórico, basta mencionar la singularidad de Guillermo Córdova con su composición magistral referida al acontecimiento que se alza en la plaza mayor de Punta Arenas, replicada en cuanto a la figura del navegante posteriormente en Lisboa (Plaza Chile), para

calificarla en su indiscutido mérito creativo y artístico como expresión armoniosa y bella del significado de la gesta del gran portugués.

No obstante el peso académico de las correspondientes obras que, de hecho y sin embargo de lo discrecional de la selección parecen ser mayoritarias en cuanto al reconocimiento a Fernando de Magallanes como el descubridor de Chile por el sur, persiste en el sentimiento colectivo nacional la creencia de ser Almagro el descubridor. Hay en ello pensamos dos componentes condicionantes; uno, el surgido de la enseñanza escolar tradicional basada en textos generalizadores preparados al efecto y en obras de divulgación para información cultural del público donde tal atribución ha sido corriente e invariable, a lo menos hasta una época reciente⁴⁵. Y otro, surgido de la mano magistral de fray Pedro Subercaseaux —a quien se ha llamado “pintor de las glorias nacionales”—, como es el gigantesco óleo mural que encima la testera del Salón de Honor del antiguo edificio del Congreso Nacional en Santiago. Titulado por su autor “El descubrimiento de Chile”, presenta con admirable realismo el momento en que Diego de Almagro al frente de su hueste contempla desde las montañas andinas el panorama riente del país que desea conquistar. Es, convengamos, una imagen entrañablemente atractiva y con la fuerza que de suyo tienen estas manifestaciones, más si reiterada como ha sido y es la del caso a través de medios como libros, revistas y otras formas de comunicación visual, es un condicionante involuntario de la idea de que se trata que ha permeado el inconsciente colectivo con aceptación de verdad incuestionable.

Pero hay más todavía, pues está el peso de la tradición centralista del país. Si Chile, su territorio tal y como hoy lo entendemos, se hubiera poblado en todas sus partes desde un principio, la cosa estaría resuelta, pues quedaría claro quién y por dónde había sido el primer hombre civilizado en verlo, pero en la realidad histórica, intentos fallidos de conquista y poblamiento aparte, se impuso en el Chile post-Curalaba, esto es, un país territorialmente encogido y mínimo, desde el despoblado de Atacama hasta el río Bío Bío que ni siquiera parece haber tenido conciencia suficiente sobre su dominio transcordillerano oriental (Cuyo) y apenas algo escasa sobre sus enclaves australes de Valdivia y Chiloé, y con esa noción incorporada a los genes populares se llegó a la independencia del dominio español. Una de esas expresiones más caracterizadoras es la mentalidad de “tierra adentro” a la que le cuesta percibir al mar adyacente como una parte constituyente del territorio nacional. Y en esa noción territorial reducida únicamente cabía, como cabe, la memoria de la expedición de Diego de Almagro y su aceptación como “descubridor de Chile”.

Sin embargo, así y todo —rememorando al gran Galileo en su coyuntura histórica— Fernando de Magallanes descubrió Chile por el sur y con su empresa memorable lo puso en la Geografía y en la Historia de la Humanidad.

Origen de la identidad regional magallánica

El poblamiento civilizado en las tierras vecinas al estrecho de Magallanes se inició tras la toma de posesión de las mismas por la República de Chile efectuada en la punta Santa Ana (península de Brunswick, Patagonia) el 21 de septiembre de 1843, en reivindicación de la antigua pertenencia hispana bajo la jurisdicción de la Gobernación, después Capitanía General de Chile. Al acto posesorio siguió el establecimiento de una guardia de soberanía que dio origen al primer núcleo de población, Fuerte Bulnes. Sin embargo de la intención del gobierno del Presidente Manuel Bulnes de dar comienzo al poblamiento colonizador con gente en un principio traída desde Chiloé, en el hecho tal propósito se desvirtuó con el envío de presidiarios desde la zona metropolitana del país con el objeto de que cumplieran sus penas en el nuevo destino. Esta circunstancia unida a la escasez de recursos para la habilitación del establecimiento en condiciones apropiadas de comodidad y seguridad y especialmente a las desventajas naturales del paraje para acoger en forma a sus nuevos habitantes, condujeron a la decisión de trasladar el emplazamiento colonial medio centenar de kilómetros hacia el norte, hasta el paraje de la punta Arenosa y río del Carbón que se vio mucho más conveniente para hacer del mismo un centro de colonización, traslado que se hizo realidad a partir de la primavera de 1848.

Pero aunque mejor establecido y con evidentes posibilidades de desarrollo vistas su ubicación, clima y recursos naturales, la equivocada continuidad de la política gubernativa de hacer del lugar un presidio bajo custodia militar fue causa de una pronta tragedia como fue el amotinamiento de la pequeña guarnición encabezada por un oficial desalmado, al que se sumaron los penados, con el resultado de la destrucción virtual del establecimiento y pérdida de muchas vidas, en su gran mayoría gente inocente. Dominada la situación e iniciada la restauración y el repoblamiento de Punta Arenas a contar de agosto de 1852, ni siquiera la durísima experiencia vivida condujo a un cambio en las cosas no obstante la decisión del gobierno del Presidente Manuel Montt de transformar la colonia penal en Territorio de Colonización (1853). Así, los tres lustros que siguieron fueron un período de miserable e infecundo estagnamiento con una población reducida a doscientas almas en promedio, entre algunos funcionarios, los penados, los soldados destinados a su custodia, más algunos familiares de unos y otros, todos en su carácter de virtuales forzados a quienes mantenía el Estado.

Todo comenzó a cambiar, para bien, tras algunas medidas atinadas de buen gobierno de la administración del Presidente José Joaquín Pérez (1867-68), que brindaron facilidades para la llegada y radicación de colonos libres junto con disposiciones para el fomento económico. De ese modo con la década de 1870 tuvo comienzo un período de adelanto civilizador y de desarrollo económico fundado en la inmigración (europea y nacional) y en la explotación de recursos naturales

del territorio (carbón, oro, maderas y pasturas), además de la ventajosa posición de Punta Arenas en relación con las rutas marítimas trans e interoceánicas a través del estrecho de Magallanes originadas a su vez en el creciente tráfico entre los países de la costa sudoriental del Pacífico y los de la riberas atlánticas americana y europea.

Cobró forma y desarrollo de esa manera un proceso dinámico de actividad económica fundado esencialmente en la explotación pastoril de los campos esteparios de la zona oriental de Magallanes mediante la exitosa introducción de la crianza ovina extensiva, que a partir de mediados de los años de 1880 situó al territorio entre las regiones productoras de materias primas (lanas, carne, cueros) de la periferia del mundo industrial concentrado para entonces en la próspera Europa. Fenómeno complejo, asimismo por la intensa interrelación económica a la que dio lugar, generadora de trabajo y riqueza que estimuló el poblamiento con la llegada de más y más inmigrantes del Viejo Mundo y con ellos de aportes variados de creatividad y progreso social⁴⁶. La mutación así conseguida comparada con la misérrima realidad del tiempo fundacional fue casi espectacular. ¡El confín del mundo civilizado, el más austral del planeta, había devenido un centro de atracción para la vida humana y la producción económica no obstante el rigor de su clima y su aislamiento geográfico!

En la misma medida que el fenómeno cobraba desarrollo se fue dando un correlato anímico entre cuantos participaban en él, fueran estos capitanes de industria o simples trabajadores, en un contexto comprensivo en un principio no claramente definido pero no por ello menos real, en cuanto que “aquello” que tanto compensaba esfuerzos individuales y colectivos, redituaba inversiones empresariales y aseguraba estabilidad personal y familiar, además de permitir vislumbrar un futuro mejor, era el fruto del espíritu creativo y del trabajo tenaz de tantos, sin mediar ayuda alguna del Estado nacional sino a costa del propio esfuerzo y del inteligente aprovechamiento de oportunidades y circunstancias diversas, realizado, además, bajo condiciones de rigor ambiental y de lejanía y aislamiento geográficos. Esa percepción no tardó en generalizarse, si bien en forma infraconsciente en un principio, asumiendo la aceptación de las condiciones limitantes impuestas por la geografía extrema, aunque con la gratificación anímica por la superación de las dificultades inherentes a la misma: aquí no vivía ni menos prosperaba quien no supiera enfrentar los desafíos permanentes del rigor ambiental y del aislamiento. ¡El territorio era sólo para gente con ánimo firme, fueran varones o mujeres!

Para mediados de la década de 1910 aquel sentimiento cruzaba transversalmente la poliforme comunidad habitante desde el empresariado al proletariado, desde las familias burguesas a las de los trabajadores, desde los inmigrantes europeos a los nacionales, pasando por los hijos nacidos en el territorio, desde los instruidos y cultos hasta los iletrados, que eran pocos por lo demás. Pero hacía falta una figura epónima que resumiera en sí misma esos y otros matices de la percepción y del sentimiento colectivo.



58. Inauguración del monumento a Magallanes en la ciudad de Punta Arenas en conmemoración al IV centenario del descubrimiento del Estrecho (1920)

Fue entonces que José Menéndez, uno de los más admirados empresarios pioneros, si no el mayor de todos los que habían hecho posible tal proceso y que se habían beneficiado del mismo, hizo una contribución singular que resultaría determinante en el aspecto de que se trata. Arribado en un ya lejano año 1875, cuatro décadas después cuando se hallaba en la senectud su salud comenzó a deteriorarse, los años comenzaron a pesarle al cabo de una vida intensa de actividad, más después que en 1908 debió lamentar la muerte de su esposa María, fiel y amante compañera en las duras y maduras de la existencia en común, pues hubo de todo, y que le había dado numerosos hijos. Cuando advirtió que su fin se acercaba, previsor como había sido siempre, preparó su testamento. Sus hijos estaban asegurados por la inmensa cantidad de bienes y por la riqueza de sus empresas distribuidos entre Chile y Argentina, pero el pionero agradecido de la tierra que lo había acogido de joven y le había brindado la posibilidad de forjarse una situación casi inigualable de prosperidad, quiso que parte de su fortuna sirviera después de su fallecimiento para fines filantrópicos en forma de legados⁴⁷.



59. Monumento a Magallanes, creación magistral del escultor Guillermo Córdova (1920)

Hubo en esto, uno que en su hora pudo despertar la atención pública y fue el instituido para la erección en Punta Arenas de un monumento al gran navegante portugués que al servicio de España había descubierto el estrecho que llevaba su nombre ilustre, Fernando (o Hernando) de Magallanes. Es claro que quien así disponía en la hora undécima de su existencia, había sido y era un admirador rendido de ese hombre tenaz que había sabido superar todas y cuantas dificultades habían surgido en el camino de realización de su audaz y temeraria empresa exploratoria. Y si con ocasión del próximo cumplimiento en 1920 de cuatro siglos desde la ocurrencia del suceso histórico que había hecho posible el conocimiento del territorio meridional americano, debía rendírsele a aquel hombre ilustre un reconocimiento por sus contemporáneos y para posteridad, sería él, que había sido favorecido por la fortuna quien lo materializara. ¡Un hombre como Magallanes que se había abierto paso contra todo y contra todos merecía ser recordado como figura simbólica enaltecida en el sitio principal de su gesta!

El albacea, Francisco Campos Torreblanca, y la Sociedad Menéndez-Behety se encargaron de llevar a debido término la ejecución del legado. Se llamó a concurso de escultores y se eligió el hermoso proyecto presentado por el artista chileno Guillermo Córdova, como el más apropiado y significativo, del que brindamos una descripción somera en lo referido a la parte estatuaría: en la cima, coronando el monumento, la figura corpórea del descubridor, de pie en el bauprés de su nave capitana, saludando el hallazgo geográfico que lo haría inmortal. Más abajo, en los costados laterales, las figuras corpóreas de dos aborígenes, un patagón (áonikenk) y un ona (sélknam), representativas de los territorios descubiertos junto con el paso del mar, la Patagonia y la Tierra del Fuego, y bajo los mismos sendos sobrerrelieves expresivos de diferentes momentos del histórico viaje. En el frente, la figura corpórea de una sirena levantando con sus brazos los escudos de Chile y España; en la parte posterior, un conjunto con los atributos de la geografía y la náutica.

En seguida se encargó la fabricación de las diferentes partes y elementos del grupo estatuario, así como la ejecución de las obras correspondientes a la base y pedestal y la erección del conjunto monumental. Al fin, después de meses de trabajo estuvo a punto de entrega. No siendo posible la inauguración el 21 de octubre (fecha histórica del comienzo del descubrimiento), según se había previsto, por razones ajenas, la ceremonia se programó para el día 15 de diciembre de 1920.

Aquello fue un acontecimiento que no tenía precedentes en la historia de Punta Arenas y que daría que hablar por largo tiempo. Concurrieron para dar el debido realce al acto conmemorativo una delegación oficial del reino de España, encabezada por Su Alteza el Infante Fernando de Baviera y Borbón, primo del rey Alfonso XIII, acompañado de personalidades políticas y militares de aquel país; una representación del gobierno de Chile presidida por el ministro del Interior, Pedro García de la Huerta, e integrada por parlamentarios, generales y almirantes; asimismo los embajadores de



60. Fernando de Magallanes. Óleo de Carlos Foresti (ca. 1920).
En el ángulo superior derecho se observa el escudo de armas de la familia Magalhães
y en el opuesto el escudo del Territorio de Magallanes, hoy de Punta Arenas.

Portugal y la República Argentina, Alberto de Oliveira y Carlos Noel, respectivamente, y varias otras personalidades chilenas y extranjeras acreditadas ante el país. A todas estas calificadas delegaciones que viajaron en naves de la flota de guerra chilena, se sumaron las autoridades civiles, militares, eclesiásticas y personajes del Territorio de Magallanes, y por supuesto, los familiares del donante, y el vecindario puntarenense que participó visiblemente interesado en esas jornadas que dejarían un recuerdo prolongado en la memoria ciudadana⁴⁸.

Del modo expuesto, sin habérselo propuesto, José Menéndez brindaba a la comunidad regional una figura epónima de la que hasta entonces se carecía, siquiera de forma consciente, con la imagen del gran navegante lusitano tenaz y rudo, atrevido y decidido que había sido Magallanes y que desde entonces en adelante serviría para convocar en torno a su figura bronceada y a sus representaciones gráficas a la comunidad habitante que con ellas mantendría en su memoria imperecedera el sentimiento bullente de regionalidad devenido desde entonces en *magallanidad*. No sólo fue la figura epónima sino además, con el monumento convocante, la imagen icónica y el nombre convertido en denominación, título o marca para identificar a organizaciones sociales, empresas económicas varias, vías urbanas, barcos y aviones, diarios y revistas, productos industriales, en fin.

Lo que faltaba, madurado reflexivamente y difundido como noción y patrimonio identificador, lo haría la enseñanza escolar durante los años de 1920, 1930 y 1940, hasta pasada la mitad del siglo XX y así hasta el presente. Fue la misma una tarea de siembra motivadora en los alumnos en la que se empeñaron profesores y maestros en los colegios públicos y privados del Territorio, después Provincia, que al fin daría el esperado fruto en la forma de una comprensión razonada sobre el suceso histórico acaecido entre el 21 de octubre y el 28 de noviembre de 1520, el descubrimiento geográfico de Chile. Con los alumnos motivados, la difusión social se hizo más fácil y la acogida amplia y sin cuestionamientos.

En el presente la figura epónima del descubridor, su nombre ilustre y su gesta admirable se funden con las sucesivas experiencias ciudadanas en el tiempo, en un único y enaltecido sentimiento de identificación regional que se proclama con orgullo doquiera se esté: ¡Es la magallanidad!



Epílogo

*Es Chile norte sur de gran longura
costa del nuevo mar, del Sur llamado;
tendrá del este a oeste de angostura
cien millas, por lo más ancho tomado;
bajo del polo Antártico en altura
de veinte y siete grados.*

*Prolongado hasta do el mar Oceáno y chileno
mezclan sus aguas por angosto seno.*

*Y estos dos anchos mares que pretenden
pasando de sus términos, juntarse,
baten sus rocas y sus olas tienden,
mas esles impedido el allegarse;
por esta parte al fin la tierra hienden
y pueden por aquí comunicarse:*

***Magallanes, señor, fue el primer hombre
que abriendo este camino le dio nombre***

Alonso de Ercilla y Zúñiga
La Araucana, Canto I





61. Busto de Fernando de Magallanes donado por el municipio de Sabrosa, Portugal a la ciudad de Punta Arenas (2010)

Apéndice

Consideraciones acerca de las fuentes primarias que informan sobre la travesía histórica del estrecho de Magallanes

Al concluir este ensayo y luego de reflexionar sobre su contenido nos parece de interés para los lectores hacer algunas consideraciones respecto de las fuentes originales que dan cuenta del suceso memorable de que nos hemos ocupado, para su mejor comprensión y la debida ponderación de sus informaciones en cuanto al rigor y al método con que han sido reelaboradas, para complementar así la breve referencia hecha en el prólogo de esta obra.

Para comenzar, cabe recordar que tocante a las expediciones marítimas de antaño las mismas han permitido disponer para su conocimiento de un acervo documental conformado por los antecedentes escritos referidos a su origen (órdenes reales, normas administrativas, disposiciones varias atinentes, instrucciones de navegación, tecnología náutica disponible, tipos de embarcaciones, listado de gente embarcada, de abastecimientos diversos, de equipamiento técnico y de armamento, etc.), como a su desarrollo (bitácoras, derroteros, registros varios, relaciones o narraciones de viaje, mapas y planos) y, por fin, tras el regreso de las naves integrantes, siquiera parcial cuando el mismo llegó a registrarse (relaciones de viaje, memorias y recuerdos de algunos de sus protagonistas). Ahora bien, en lo referido a la expedición puesta al comando de Fernando de Magallanes, la información original de la que ha podido disponerse en el transcurso de los cinco siglos corridos desde su inicio, ha sido menos abundante de lo que se quisiera. En efecto, un repaso de los papeles referidos a la misma nos da cuenta de la diferente disponibilidad de antecedentes y noticias sobre las correspondientes etapas de una empresa marítima como la que interesa, según se las ha definido cronológicamente.

De ese modo, la misma lo es en grado muy satisfactorio respecto de la información previa al zarpe de la expedición, que obra en general en repositorios españoles (Archivos de Sevilla y de Simancas principalmente), pero es harto escasa en lo que concierne a lo acontecido durante el viaje y algo más abundante, aunque no suficiente en el grado deseable, en lo referido a las informaciones posteriores al gran periplo fruto de los testimonios de algunos que participaron en él.

Cabe abundar acerca de la explicación de estas carencias recordando que en lo que se refiere al viaje mismo, cada una de las naves que participaban en él debía generar similar tipo de documentos escritos, esto es, bitácoras, derroteros, registros varios incluidos los notariales acerca de los actos jurídicos realizados en su transcurso y que debían merecer mención expresa, amén de alguna relación individual de orden privado. Vale repasar lo acontecido en el caso de que se trata. Respecto de los documentos correspondientes a la nao *Santiago*, siniestrada en el estuario del río Santa Cruz, si tales documentos consiguieron ser salvados, debieron ser entregados al capitán general Magallanes y depositados en la *Trinidad*. Aquellos pertenecientes a la nao *San Antonio* retornaron con la misma a España y, debe presumirse, acabaron finalmente en los archivos de la Casa de Contratación de Sevilla.

De las tres naos que prosiguieron el viaje desde el Estrecho, la *Concepción* fue quemada tras el arribo a las islas Molucas en 1521 vista su inutilidad para navegar y sus papeles, otra vez debieron ser depositados en la nao capitana *Trinidad*. Este buque a su tiempo fue capturado en Tidore por orden del gobernador portugués Antonio de Brito y toda la documentación que el mismo portaba a bordo fue secuestrada por su interés náutico, geográfico o político y remitida posteriormente al rey Manuel de Portugal, en cuyos archivos secretos de seguro acabó. De modo que únicamente en España pudo disponerse de los papeles y libros que trajo consigo la *Victoria* a su retorno a Europa en 1522, tanto los que tenían carácter oficial como los que estaban en manos de algunos oficiales, como fue el caso de Juan Sebastián Elcano. Todavía, si algún documento permaneció en poder de los antiguos tripulantes que fueron retenidos por los portugueses, tales papeles o libros les fueron igualmente requisados. En buenas cuentas, de toda la documentación generada durante el viaje en forma de bitácoras, derroteros, registros, relaciones y mapas —que debiera ser estimada como abundante— únicamente una parte menor, tal vez mínima quedó en manos españolas.

Sobre este acervo, valioso de suyo por lo escaso, y la documentación producida luego del arribo de la *Victoria*, se trata a continuación vista su importancia como fuente directa de lo sucedido durante la travesía del estrecho de Magallanes.

Así, entonces, procede individualizar y ponderar tales documentos.

El primero de todos, por cierto, es la archiconocida narración de Antonio Pigafetta, el cronista lombardo que acompañó a Magallanes como supernumerario embarcado en la capitana con el preciso encargo de llevar cuenta de cuanto sucediera durante el viaje. Sin embargo de haberse tratado de un registro cotidiano, el texto que ha

llegado a nosotros es una versión reducida hecha por el mismo cronista quien, según suponemos, apurado por brindar al emperador Carlos las sensacionales noticias del viaje, debió eliminar de la narración los sucesos que a su juicio pudieran parecer menos interesantes al monarca y destacar sólo aquellos que tuvieran tal carácter. La primera versión del diario sobre la que se tiene noticia fue preparada para ser entregada a Carlos V en la audiencia que el emperador concedió a Elcano y Pigafetta a los pocos días de su arribo, documento que se encuentra perdido desde hace siglos. Una segunda versión, posiblemente copia modificada y/o reducida de la primera, fue entregada en 1523 por Pigafetta a la reina regente de Francia María Luisa de Saboya y otra de igual tenor al maestre de la Orden de Rodas, institución de la que aquél formaba parte como caballero. Escritas en italiano, la entregada a la reina fue traducida al francés y publicada abreviada en 1525. De esta versión derivan las sucesivas ediciones hechas en diferentes idiomas a partir de entonces y hasta la actualidad. Queda en claro, así, que parte de lo acontecido durante el viaje de circunnavegación quedó al fin sin registro y, por lo tanto, se trata de información definitivamente perdida.

Para este ensayo hemos consultado la traducción española hecha por José Toribio Medina del francés y publicada en 1882, siendo reeditada entre otros por la Editorial Francisco de Aguirre (Buenos Aires-Santiago de Chile, 1970); y la excelente edición comentada y preparada bajo la dirección de Leoncio Cabrero, publicada bajo el sello de Historia 16 (Madrid, 1985). Además hemos dispuesto de la versión francesa incluida en la edición dirigida por Xavier de Castro y otros bajo el título de *Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d' Antonio Pigafetta & autres témoignages* (Chandeigne, París 2007). Esta primera y fundamental fuente dedica al trayecto por el Estrecho sólo seis de 181 páginas (Edición Francisco de Aguirre), cinco de 113 (Edición de Historia 16) y cinco de 182 (Edición de Chandeigne), en cada caso excluidos las ilustraciones y los anexos. En verdad es una referencia harto exigua.

Aparte del diario de Pigafetta se conocen los siguientes otros testimonios de gente que viajó con Magallanes: relatos de Martín de Ayamonte (18 líneas en 10 páginas sobre el paso fretano); de Ginés de Mafra (dos líneas en 36 páginas); del “Piloto genovés” (León Pancaldo) (una línea en 24 páginas); de Vasco Galego (Manuscrito de Leiden) (dos líneas en 26 páginas); del “Portugués anónimo” (ocho líneas en tres páginas) y del “Testigo presencial anónimo” (media página de nueve). Se dispone también del Diario (Derrotero) del piloto Francisco Albo, cuyo contenido parece haber sido intervenido por Juan Sebastián Elcano a cuyas manos llegó, documento que sólo dedica una página de las 28 que completan el texto, referida al viaje por el Estrecho. Además están la carta de Antonio de Brito al rey Manuel de Portugal fechada el 11 de febrero de 1523, en la que la referencia que interesa ocupa una de 23 páginas; y las relaciones de Maximiliano Transylvanus (1523), de Pedro Mártir de Anghiera (1530) y de Antonio de Herrera (1601), basadas en testimonios de algunos sobrevivientes de la expedición magallánica y que, respectivamente, comprenden tres de 34, una

de 22 y seis de 69 páginas (cálculos, como los anteriores, hechos sobre la base de la edición de Chandeigne, tomo II)¹.

De la documentación secuestrada por los portugueses a la nao *Trinidad* y a algunos tripulantes de la Armada de Molucas, la posteridad pudo saber en parte principalmente gracias a la obra de João de Barros mencionada en el texto y en las notas de este ensayo, pero otra permanece desconocida.

La cartografía de la época, en el caso los primeros mapas elaborados tras el viaje de Magallanes durante las tres décadas que siguieron al Padrón Real de Turín (1523), también deben ser incluidos entre las fuentes primarias que informan sobre dicha expedición en la parte que interesa, por lo que hace a la toponimia original del Estrecho y a la información que la misma permite inferir.

Cabe agregar que en uno y otro casos de algún modo durante los años que siguieron al arribo de la nao *Victoria*, lapso en el que fueron llegando el resto de los sobrevivientes del gran viaje en la medida que fueron liberados por sus captores portugueses, con ellos pudieron llegar también algunas noticias complementarias y, quizá, algún documento escapado de la requisa lusitana. De ese modo pueden explicarse las referencias toponímicas sobre el Estrecho recogidas en los mapas que se elaboraron en el transcurso de las siguientes dos décadas. La compulsión de elementos del género que hemos hecho con anterioridad a esta obra nos ha permitido saber de una veintena de topónimos, excluidas sus variaciones en los casos en que las mismas se dieron. Como haya sido, de una u otra manera, en España pudo disponerse de una información algo más completa sobre la expedición magallánica, aunque nunca en grado suficiente como para conocer bien sus diversas incidencias.

Con estos antecedentes precisos es posible concluir que las noticias históricas — fuentes originales— son ciertamente escasas por la mucha documentación que se ha perdido por diferentes causas, quizá para siempre. Ello ha exigido un gran esfuerzo de ponderación y valorización de los datos disponibles, de cotejo entre unos y otros cuando se trata de noticias repetidas y de complementación cuando ha sido el caso. De ese modo, en la exigüidad informativa, un mero adjetivo referido al estado del clima, por ejemplo, debe ser evaluado y entendido en el contexto del conocimiento completo que hoy se posee sobre los fenómenos atmosféricos del meridión americano, según las estaciones del año y para los diferentes sectores geográficos por los que transcurre el estrecho de Magallanes. Este solo ejemplo basta, a nuestro juicio, para comprender el esfuerzo intelectual que ha significado la preparación de este ensayo: hacer con unos pocos datos históricos, complementados con la información brindada por el conocimiento profundo de la geografía y la naturaleza, de la etnografía y de la vida pretérita de la región, una narración veraz, coherente y rigurosa como es la que en esta obra se entrega sobre lo que fuera el memorable trayecto descubridor de Fernando de Magallanes por el paso de mar interoceánico de su nombre.

Agradecimientos

Al dar término a este libro cumplo con dejar constancia de mi agradecimiento hacia cuantos de diferente manera han contribuido a que el mismo fuera posible como trabajo satisfactorio.

En primer lugar deseo recordar a un antiguo amigo, Paul Gallez, hace tiempo fallecido, por el provechoso intercambio de opiniones e informaciones que tuvimos años atrás referido a algunos de los tópicos más interesantes del contenido, como son los de las nociones de que se disponía en el mundo culto europeo hacia fines del siglo XV acerca de las dimensiones y conformación del orbe, de igual modo que sobre los conocimientos que se fueron teniendo sobre las tierras descubiertas a partir de la expedición colombina; sobre el comercio de las especias en tanto que factor de estímulo para la expansión marítima de Occidente allende sus mares propios, y por fin, acerca de la protocartografía sudamericana.

Debo mencionar asimismo a mi estimado amigo el Dr. Rodolfo Urbina Burgos con quien hemos conversado y reflexionado sobre distintos aspectos relacionados con el conocimiento del mundo en la Europa de los siglos XIV y XV, y por su generosa disponibilidad para la lectura del manuscrito original de esta obra y sus atinados comentarios y sugerencias que me han permitido hacer precisiones complementarias en algunos aspectos y, de cualquier modo, a hacer más comprensivo su contenido. A Roberto Benavente, Carlos Mantellero y Eduardo Barison, oficiales en retiro de la Armada de Chile y pilotos con experiencia en la navegación austral, por su amabilidad para satisfacer consultas específicas sobre materias de su especialidad profesional que han sido de provecho para mi propia comprensión de tan interesante materia en el contexto histórico del trabajo, y, en el caso de los últimos por la ilustrativa conversación sostenida con el autor de la materia, complementaria y aclaratoria por demás respecto de sus opiniones anteriores brindadas por escrito. A Juan Luis Mattassi, entusiasta promotor del Museo de Sitio “Nao Victoria” de Punta Arenas, por compartir sus amplios conocimientos sobre la arquitectura de las naves de la época de los descubrimientos

geográficos, así como respecto de diferentes aspectos de la vida cotidiana a bordo de las mismas y sobre la navegación en general.

A la querida amiga y eminente arqueóloga Dra. Dominique Legoupil por su gentil disposición para ubicar y adquirir en París algunas obras allí disponibles en librería, cuya consulta era de mi mayor interés para el mejor tratamiento del tema principal del libro. A Ximena Silva, bibliotecaria de la Universidad de Magallanes, por su amabilidad y diligencia para procurarme el acceso a/y la consulta de material bibliográfico antiguo y moderno mediante el sistema de préstamos interuniversitarios. De igual modo a José Antonio Martinic, Roque Tomás Scarpa, Dusan Martinovic, Joaquín Bascopé, Alfredo Nebreda, Ana María Cabrera de Simeone, Roberto Weisssohn, Ximena Urbina, Raúl Bayer Herrera, Alfredo Arriaza, Paola de Smet d'Olbecke, Gerardo López Masle, Erwin Domínguez, Denis Chevally y Luis Canales por sus distintas colaboraciones en forma de suministro de libros, aportes de datos o gestiones varias, todas de provecho para mi trabajo. A Paola Mercado por su trabajo de digitación del manuscrito original y su paciencia para recoger las enmiendas y añadidos que tuvo el mismo hasta su satisfactoria aprobación. A Pamela Ojeda por su asistencia en el diseño del libro, a Fabián Mansilla por la digitalización de las ilustraciones y a Lorena Díaz por su cuidadosa revisión del texto. A Samuel García Oteiza por su colaboración en la elaboración del mapa. Y, por fin, a Salvador Harambour, gerente de GEOPARK en Magallanes, por su generosa disposición que permitió el desarrollo de la primera etapa de la preparación de esta obra y, finalmente, al ingeniero Christian Adema Galetovic, gerente de Aguas Magallanes, por su interés en la publicación de este ensayo que hizo posible el auspicio de la empresa que representa para la edición de esta obra.

NOTAS

EXORDIO

1. Se trata del río Santa Cruz, bautizado así por Serrano, cuya boca se abre hacia los 50° 10' S.
2. *Primer viaje alrededor del Mundo* (Edición de Leoncio Cabrero, Historia 16, Madrid, 1985), pág. 71.
3. Carlos Sanz, *Descubrimientos geográficos* (Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1979), pág. 261, en cita a Juan de Barros década tercera, libro 5, cap. 9, págs. 633 y 634, y Navarrete, tomo IV, pág. LVII.
4. Pigafetta, *id.*

PRIMERA PARTE

1. Hay una buena literatura disponible en la que se trata con profundidad y amplitud sobre tan interesante materia. Sólo para una mejor orientación de los lectores mencionamos un par de títulos cuya lectura aconsejamos. Estos son *Los descubridores*, excelente obra del historiador norteamericano Daniel J. Boorstin (publicado originalmente en inglés en 1983 por Random House de Nueva York y en español en 1986 por Editorial Crítica de Barcelona), en especial sus contenidos de los capítulos V al VIII; y *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración* de Felipe Fernández-Armesto (*Pathfinders: A Global History of Exploration*, editado en 2012 por W.W. Norton, London y traducido y publicado en español por Ariel, Barcelona, 2012).
2. *Hierbas y Especies* (Editorial Blume, Barcelona, 1983); La búsqueda del sabor, págs. 8 a 10.
3. En el siglo XIV se vendían en Florencia 288 clases distintas de especias (hoy en día se conocen unas 2.500 de las que una gran mayoría no se aprovecha).
4. *América la bien llamada* (Editorial Guillermo Kraft Ltda., Buenos Aires, 1948), tomo I La conquista de Occidente, pág. 14.
5. Boorstin, *op. cit.*, pág. 226.
6. Rolando A. Laguarda Trías, *El hallazgo del río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502* (Academia Nacional de Letras, Montevideo, 1982), pág. 93.
7. Cfr. la obra clásica del eminente historiador argentino Roberto Levillier, *Américo Vespuccio* (Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1966). Acerca de la trascendencia del suceso —el traspaso del mando— nos remitimos a la opinión de Germán Arciniegas, ilustre historiador y escritor colombiano que también se ocupó del personaje: *Por primera y única vez fue comandante de una flota. No le escogió para esto ningún rey, ni ganó el mundo por asalto. Él había sugerido la ruta que debía seguirse, había acertado en sus indicaciones, era el cosmógrafo. Y el común lo aclamó [...] Esta fecha el 15 de febrero*

de 1502 merece quedar en el calendario de América como el día clásico (Amerigo y el Nuevo Mundo, Editorial Hermes, México-Buenos Aires, 1955, pág. 148).

8. Américo Vespuccio, *Lettera*, en la obra de Levillier citada. El destacado es nuestro.
9. Este testimonio fue recogido y consignado por el cronista español López de Gómara, *Historia General de las Indias* (edición de Zaragoza, 1555). El destacado es nuestro.
10. Arciniegas, *op. cit.*, pág. 252.
11. *La invención de América* (Fondo de Cultura Económica, México, 1958), pág. 32. Lo señalado por el eminente autor mexicano se corresponde con el concepto de "geografía imaginada" usado por otros autores al hacer consideraciones sobre las ideas manejadas por navegantes y cosmógrafos tras las primeras aproximaciones al Nuevo Mundo.
12. Esta joya de la cartografía universal se exhibe en el Museo Nacional Germánico de Nuremberg, donde la conocimos durante un viaje en 1992.
13. *Brasilien, ein Land der Zukunft*, parte I (Stockholm, 1941), citado por Paul Gallez en *Cristóbal de Haro. Banqueros y pimenteros en busca del Estrecho Magallánico* (Instituto Patagónico, Bahía Blanca, 1991), pág. 11.
14. *Op. cit.*, pág. 12.
15. La casa Fugger había sido fundada por Johannes, tejedor industrial y comerciante en 1375, manteniendo como norma áurea a los negocios en el seno de la familia, la misma fue ampliando con habilidad y visión su actividad fabril y comercial original a otros rubros relacionados con la producción y el comercio textiles. Más tarde y con idéntico buen manejo su operación se extendió a los campos de la minería metálica (producción de plata en el Tirol y de cobre en Hungría) y, por fin, gracias al capital acumulado, al negocio financiero (préstamos, especulaciones) que acabó por cimentar su prestigio, poder e influencia por casi siglo y medio a través de toda Europa.
16. Esta firma había sido fundada en 1476 por Anton Welser en Augsburg, aunque posteriormente se trasladó su casa matriz a Nuremberg. Como la entidad rival de los Fugger, esta firma se inició en el negocio de lanas y paños, que amplió a la explotación de minas de plata y finalmente a la banca y las finanzas. Tuvo agencias en Flandes, España y otros puntos de Europa y fue durante el siglo XVI una gran valedora financiera del emperador Carlos V.
17. Comunidad económica surgida hacia 1350 para ejercicio del comercio marítimo en los mares del

Norte y Báltico, que acabó por confederar a 129 puertos y ciudades litorales e interiores aledañas de un extenso ámbito geográfico que iba desde Londres y Brujas por el oeste, Riga y Novgorod en el este, Bergen y Visby en el norte, y Dortmund en el sur, bajo el liderazgo del puerto de Lübeck. Su poderío indudable a la vuelta de un siglo tanto se debía a la magnitud y eficacia de sus negocios, a su fuerza financiera, al control militar de los pasos que intercomunican a los mares Norte y Báltico y a la consiguiente influencia política.

18. *Op. cit.*, pág. 16.
19. *Op. cit.*, pág. 18.
20. *Op. cit.*, pág. 12.
21. *Op. cit.*, pág. 74 y sgts.

22. El mismo Magallanes declararía más tarde haber nacido en Porto, ciudad en la que efectivamente residió durante parte de su edad adulta, pero no hay certidumbre completa sobre tal circunstancia.

23. La ascendencia de Fernão de Magalhães es una materia que si bien investigada, aún no es cosa suficientemente aclarada. Por ello remitimos al lector interesado en el asunto al muy completo libro *Os Magalhães. Sete séculos de aventura*, de que es autor el historiador y genealogista portugués Manuel Villas-Boas (Editorial Estampa, Lisboa, 1998).

24. Sobre el particular véase para mayor información la obra de Timothy Joyner citada, págs. 37-50.

25. *Op. cit.*, pág. 65.

26. *Historia de las Indias*, Libro III, capítulo CI (Fondo de Cultura Económica, México, 1986, pág. 185), citado por Ignacio Fernández Vial y Guadalupe Fernández Morente en *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria* (Muñoz Moya Editores, Sevilla, 2001), pág. 27. Lo destacado en negrita es nuestro.

27. La elección como es sabido favoreció al rey Carlos de España quien obtuvo la unanimidad de los votos de los electores en la sesión histórica realizada en la ciudad alemana de Frankfurt el 28 de junio de 1519 y sobre cuyo resultado aquél se enteró en Barcelona el 6 de julio. El “gasto” que la misma demandó en sobornos y regalos *ad hoc* fue elevado (851.918 florines) y al mismo contribuyeron como prestamistas del rey-emperador el banquero y empresario pimentero Jakob Fugger, quien aportó 543.585 florines (casi dos tercios del total); su par augsburgués Bartolomé Welsler, 143.333 florines; el banquero florentino Gualterotti y los genoveses Fornari y Vivaldi a razón de 55.000 florines cada uno.

28. *Primer viaje en torno del Globo* (traducción de José Toribio Medina; Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires-Santiago de Chile, 1970), pág. 32. Otra edición de esta obra bajo el título de *Primer viaje alrededor del Mundo* (edición a cargo de Leoncio Cabrero; Historia 16, Madrid, 1985) incluye la mención en su página 71

de la siguiente forma: *Pero el capitán que sabía tener que seguir su derrota por un estrecho muy justo, según viera antes en un mapa hecho por aquel excelentísimo hombre Martín de Bohemia.*

29. Véase en este respecto su artículo “¿Problema histórico resuelto?” ¿Cuál pudo ser el mapa con el estrecho que vio Magallanes en la Tesorería del rey de Portugal?, publicado originalmente en el *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, Madrid, 1973 y reproducido en *Descubrimientos geográficos* (Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación, Madrid, 1979), págs. 281-313.

30. *Les Portulans. Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle* (Office du Livre S.A., Fribourg, Suisse, 1984), pág. 28 (mapa) y 218 (comentario).

31. *Voies Oceanes* (Bibliothèque Nationale, Paris, 1992), pág. 56, mapa 37.

32. *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI* (Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1994) págs. 170-171 con mapa desplegable intermedio incluido. Este mapa se conserva en la Ameeribibliothek de Munich.

33. Véase nuestro artículo “El protomapa de Chile”, en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N° 114, págs. 175-182, Santiago de Chile, 2005.

34. Cerezo Martínez, *op. cit.*, pág. 171.

35. El poder fue otorgado con fecha 4 de febrero de 1508, según consta en el Archivo de Protocolos de Sevilla (Cfr. Enrique Ruiz-Guiñazú, *Proas de España en el Mar Magallánico*, Ediciones Peuser, Buenos Aires, 1945), pág. 50 y nota.

36. *Op. cit.*, pág. 98.

37. *Íd.*, pág. 99.

38. *Magallanes. La aventura más audaz de la Humanidad* (Editorial Claridad, Buenos Aires, 1996 (1937)), pág. 84.

39. Ignacio Fernández Vial y Guadalupe Fernández Morente, *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria* (Muñoz Moya Editores, Sevilla, 2001), págs. 48-51.

40. Relación de lo sucedido a la Armada Real de Su Majestad en este viaje al Estrecho de Magallanes, En Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viajes al Estrecho de Magallanes 1579-1584* (Emecé Editores, Buenos Aires, 1950), tomo I, pág. 197. Lo destacado es nuestro.

41. *Íd.*, pág. 200.

42. Una vez más pedimos al lector excusas por no abundar en detalles sobre este como otros aspectos de la fase organizativa de la expedición y, por tanto lo remitimos a la lectura de otras obras precedentes en las que se ha escrito sobre Magallanes y su gran periplo exploratorio. Entre ellas cabe destacar la magistral biografía de Stefan Zweig, ya citada; el excelente y erudito trabajo de Timothy Joyner, *Magellan* (International Marine, Camden, Maine, 1992);

la interesante revisión de los investigadores Fernández y Fernández ya mencionados, obra recomendable por el cuidado puesto en la información sobre la fase de organización de la empresa magallánica, y, la bien lograda historia novelada del profesor Pedro Cuesta Escudero, *Y sin embargo es redonda* (ECU Narrativa, Alicante, 2012), por su acertada recreación literaria sin mengua para la verdad histórica de la epopeya protagonizada por el gran navegante lusitano.

43. Registro de Oficios de la Casa de Contratación, citado por Fernández y Fernández en su obra mencionada, pág. 67.

44. Caracterizaban a la carraca, sendos castillos volantes a proa y a popa, cubierta con castillo, combés y toldilla; en el combés había una gran escotilla de carga; el palo mayor era bastante más alto que el trinquete, y éste a su vez que el de mesana; en el palo mayor izaban una gran vela cuadra; la del trinquete también era cuadra y latina la de mesana; disponían de cofas, donde iban honderos, arqueros y tropa armada de falconetes; el costado lo tenían reforzado por gruesos cintones y bulárcamas; la popa, por encima del timón, era cuadra (*Enciclopedia General del Mar*, Ediciones Garriga S.A., Barcelona, 1968, pág. 793).

45. El tonel equivale a cinco sextos de tonelada.

46. Relación citada, en *op. cit.*, pág. 196.

47. *Op. cit.*, págs. 67-76.

48. *Íd.*, pág. 69.

49. Ver en esta materia entre otros autores a Samuel Eliot Morison. *The European Discovery of America. The Southern Voyages A.P. 1492 - 1616* (Oxford University Press, New York, 1974), págs. 352-355; Timothy Joyner, *op. cit.*, págs. 97-113 y 252-265; y Fernández y Fernández, *op. cit.*, págs. 77-81 y 256-275.

50. Francisco Leite de Faria “As primeiras relações impressas sobre a viagem de Fernão de Magalhães” (En A. Teixeira da Mota “A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas”, *Actas do II Colóquio luso-espanhol de Historia Ultramarina*, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Lisboa, 1975, pág. 473, n. 1).

51. El cálculo ha sido realizado teniendo en consideración la superficie de los respectivos entrepuentes. Se trata, obviamente, de “superficies limpias”, esto es sin consideración de otros elementos que debían mantenerse en esos habitáculos, como baúles y bolsas personales y otros efectos propios de cada nave que no podían ser dejados en bodegas. Para culminar la comprensión de la escasez espacial por hombre debe tenerse presente que la altura entre suelo y techo de los entrepuentes promediaba entre 0,80 y 1,00 m.

52. Para profundizar en este interesante tópico sugerimos al lector interesado consultar el entretenido libro (hasta sabroso en ocasiones) de José Luis Martínez *Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo*

XVI (Alianza Editorial, Madrid, 1958).

53. Aproximadamente 52 toneladas. Tras la llegada de la *Victoria* se descargaron 381 costales de clavo de olor que pesaron entre 524 quintales, 21 ½ libras, y 528 quintales, 1 arroba y 11 libras, que fueron entregados a Diego Díaz, apoderado de Cristóbal de Haro, quien otorgó recibo por 520 quintales, 23 libras de clavo más un quintal de escobaje (barrido). Aparte se entregaron al mismo otros 28 quintales, 1 arroba y 10 libras de otras especies, principalmente clavo. *Primer viaje alrededor del Mundo*, citado edición de Cabrero, Apéndices, págs. 211-212.

54. Ante este dato nos remitimos a nuestro comentario precedente, o sea que aunque la cantidad de tripulantes ha sido cosa debatida, por variada, de cualquier modo fue en el momento que se relata superior al número consignado por el cronista.

55. *Op. cit.* (Editorial Francisco de Aguirre), pág. 9.

56. Menéndez, inmigrante asturiano, arribó joven a Punta Arenas en 1875 donde con visión, habilidad y laboriosa dedicación consiguió dar forma a un conjunto de empresas comerciales, ganaderas, navieras e industriales en el transcurso de las cuatro décadas que siguieron, haciendo de las mismas un factor clave para el progreso de la región meridional de Chile y América, amasando de paso una fortuna colosal. Admirador de la obra del gran navegante portugués, estableció en su testamento un legado para la erección de un monumento en su memoria en la ciudad puerto de Punta Arenas, que debía ser inaugurado en 1920 al cumplirse el cuarto centenario del acontecimiento histórico. Sus herederos cumplirían a cabalidad su deseo e inclusive tomarían otras decisiones complementarias, como fue el caso del encargo de la pintura de que se trata, para ser donada a la Armada de Chile con idéntico propósito conmemorativo. El cuadro se conserva y exhibe en el Club Naval de Valparaíso.

57. Pigafetta, *op. cit.*, pág. 55 (Edición de Cabrero).

58. Véase, Pigafetta, *op. cit.* (Editorial Francisco de Aguirre), págs. 7-9.

59. Antiguo dicho marinero de la época de la navegación a vela significativo de buena suerte en un viaje. La expresión tradicional correcta es, sin embargo, ¡*Viento a un largo, timonel!*

60. La excepción se da con Fernández y Fernández, *op. cit.*, págs. 100-101.

61. Stefan Zweig, *op. cit.*, pág. 123.

62. Década II, libro 9, cap. 11, citado por Enrique Ruiz-Guiñazú en *Proas de España en el Mar Magallánico* (Ediciones Peuser, Buenos Aires, 1945), pág. 61.

63. Pigafetta que debiera haber sido la fuente principal en tanto que testigo directo y hombre leal a Magallanes, a toda prueba, ha sido muy parco en su referencia y aun así

con imprecisión. En procura de una explicación para tal proceder se ha dicho que el mismo fue cosa deliberada, no obstante su malquerencia con Elcano quien estuvo implicado en el motín, pues ante las circunstancias del retorno de la *Victoria*, al mando del antiguo maestro, y la favorable recepción que se le brindó por las autoridades españolas, optó por no brindar más luces sobre cuanto sabía acerca del luctuoso asunto.

64. Así lo da a entender su biógrafo Eustaquio Fernández de Navarrete en su *Historia de Juan Sebastián Elcano* (Editorial Amigos del libro vasco, Bilbao, 1986), pág. 44. Véase también Pigafetta, *op. cit.* (Edición de Cabrero), Apéndice, Documento III, pág. 200. Fernández y Fernández, *op. cit.* lo reconocen absolutamente (pág. 129).

65. *Op. cit.* (Editorial Francisco de Aguirre), págs. 21 y 22.

66. Sugerimos al lector interesado consultar el asunto en nuestro libro *Los Aónikenk. Historia y Cultura* (Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 1995), págs. 37-42.

67. El cronista, fungiendo de cartógrafo de circunstancias para ilustrar con un mapa la región austral americana de su crónica, fue el primero en difundir el gentilicio por ese medio, transformándolo en topónimo: *Región Patagona*, para el territorio vecino a San Julián, y *Estrecho Patagónico* para designar al actual estrecho de Magallanes. La cartografía universal posterior al gran viaje recogió la primera forma aunque alterándola a *Tierra o País de los Patagones*, que se desplazó paulatinamente hacia el sur acercándose a la región del Estrecho propiamente tal. Este topónimo se conservó en los mapas hasta el siglo XIX en que fue reemplazado definitivamente por el de *Patagonia*, incluyendo sus variantes adjetivas sectoriales.

68. *Primaleón*, pág. 142 (foja CXIII del capítulo CXXXIII), citado por Ramón Morales en "Patagones y Patagonia: un caso de denominación epónima con una errónea atribución etimológica" (*Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 19:11-21, Punta Arenas, 1989-90), pág. 16.

69. López de Gómara, *Historia General*, capítulo 92 (Edición de Zaragoza, 1555), citado por Roberto Levillier en *Américo Vespucio* (Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1966) pág. 151.

SEGUNDA PARTE

1. *Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria*. Archivo de Indias, Sevilla.

2. *Íd.*

3. Edición de Leoncio Cabrero, *Historia* 16, Madrid, 1985, pág. 71.

4. La toponimia local principió el mismo 21 de octubre de 1520 con la denominación dada al cabo de las *Once Mil Vírgenes*, finalmente *Vírgenes* a secas, por corresponder aquel día al dedicado en el santoral católico a la conmemoración del martirio de Santa Úrsula quien lo recibió, según lo afirma la tradición, conjuntamente con otras once mil jóvenes cristianas. La punta de arena contigua, inicialmente innominada, recibió en 1766 el nombre de *Dungeness* por parte del navegante inglés Samuel Wallis que encontró en las barrancas del cabo aludido un parecido fisiográfico con la formación homónima de la costa inglesa del canal de la Mancha. *Punta Catalina* deriva de la asignación hecha en 1669/70 por John Narborough, primer navegante científico del Estrecho, *Queen's Catherine Forthland* (*Promontorio de la Reina Catalina*), seguramente para individualizar a la eminencia litoral en cuya base aquélla se origina.

5. "Relación de un portugués, compañero de Duarte Barbosa que embarcó en la nao *Victoria* el año 1519", Ramusio, *Navegazioni e Viaggi*, Venecia 1550-59, reedición 1979, II, págs. 953-55, citado por Castro *et al.* en *op.cit.*, tomo II, pág. 785.

6. En el caso del Brasil así lo han entendido los historiadores al reconocer como acta oficial del nacimiento geográfico de su enorme país, al testimonio descriptivo correspondiente de Pedro Alvares Cabral sobre el primer accidente litoral conspicuo observado en la costa sudamericana durante su memorable derivación atlántica (cabo San Roque).

7. Debe tenerse presente que en la época de los viajes de descubrimiento y exploraciones se hallaba vigente el calendario juliano. Juan Luis Mattassi, promotor y curador del Museo de Sitio "Nao Victoria" de Punta Arenas, realizó su propio cálculo en procura de la determinación de la fase lunar vigente al tiempo del arribo de Magallanes y su gente a la boca oriental del Estrecho, a base de los datos proporcionados por el Astronomical Applications Department de la U.S. American Navy, concluyendo que el hecho de que se trata habría ocurrido durante el sexto día de la fase lunar cuarto creciente (Comunicación personal y Página Web Polar Noticias).

8. Este hombre, siempre leal a Magallanes, había tenido un protagonismo previo en la bahía de San Julián al intentarse una relación con los indígenas de la comarca; posteriormente, ya en aguas del Oriente llegaría a ser el piloto mayor de la menguada armada tras la muerte de Magallanes en Mactán. Falleció en 1522 luego de ser capturado por los portugueses de Tidore. Precisamente la única fuente que informa sobre esta comisión de Carvalho es la carta del gobernador lusitano de Ternate Antonio de Brito al rey de Portugal. En ella se da cuenta de lo acontecido en el viaje de Magallanes a base de las declaraciones de los tripulantes de la *Trinidad* apresados por orden suya.

9. En los mapas más antiguos del Estrecho se la

nombró precisamente *Primer Estrecho*, denominación efímera. Para algunos hidrógrafos posteriores aquí en tal forma se origina la por ellos llamada, *boca arcifinia del Estrecho de Magallanes*, interpretación que no tuvo acogida.

10. (Ginés de Mafra) *La primera vuelta al mundo. Sebastián Elcano, Antonio Pigafetta, Maximiliano Transilvano, Francisco Albo, Ginés de Mafra y otros* (Marignano Ediciones-Ediciones Polifemo, Madrid, 2003), pág. 159.

11. *Op. cit.* (Edición de Cabrero), pág. 72.

12. Denominaciones originadas en la brava experiencia marinera de la época velera sobre el espacio geográfico del oceánico situado entre los 40° y los 50° de latitud donde los vientos suelen hacer sentir su máxima intensidad.

13. No es habitual que el lector de esta fuente repare en el hecho de que la redacción final del atestado correspondiente del diario de Francisco Albo, si bien se hace bajo la fecha del 21 de octubre, la misma resume la información acumulada desde la tarde del día de acceso hasta el momento del zarpe aguas adentro del Estrecho, esto es, durante varias jornadas. Téngase presente, asimismo, que la *Trinidad* no volvió al gran saco oriental, lo que permite concluir que *toda* la información consignada por el piloto Albo fue obtenida durante la permanencia inicial de la capitana en el sector.

14. Referencia a los actuales bancos Dirección (norte) y Orange (sureste).

15. Probable referencia a los actuales bancos Narrow y Plumper.

16. *Op. cit.*

17. *Op. cit.* (Edición de Cabrero), pág. 72.

18. *Magallanes. Historia del primer viaje alrededor del mundo* (Editorial Juventud, Tortosa, 1972), pág. 171.

19. *Op. cit.*, Castro *et al.*, traducción del autor, pág. 976.

20. *Op. cit.* (Edición de Cabrero), pág. 71.

21. *Op. cit.*, pág. 976, traducción del autor.

22. Aunque observadas desde un comienzo y ocasionalmente registradas por los navegantes que por aquí pasaron a lo largo del tiempo histórico, los estudios científicos correspondientes a la dinámica de las aguas marinas y a otras características hidrográficas y fisiográficas de la sección oriental del estrecho de Magallanes se iniciaron en forma durante el tercio final del siglo XX, principalmente por parte del Servicio de Hidrografía y Oceanografía de la Armada de Chile y de la Empresa Nacional del Petróleo cuando esta entidad decidió extender sus actividades exploratorias de hidrocarburos costa afuera. Contemporáneamente se iniciaron otros estudios científicos multidisciplinarios por parte de investigadores europeos y norteamericanos en colaboración con académicos e

instituciones chilenos, entre los que cabe destacar los conducidos por un conjunto de especialistas del Institute of Geography, School of Geosciences, University of Edinburgh, con la participación de miembros de otras entidades del género británicas y europeas (para algunos de sus resultados véase *Geografiska Annaler*, Serie A Physical Geography Vol. 87 A, Number 2, 2005, Stockholm, Sweden); y los desarrollados por académicos del Instituto di Geologia e Paleontologia. Università di Trieste (Strait of Magellan Project, *Bolletino di Oceanologia*, vol. IX, 2-3, April-July 1991). En lo particular interesa el estudio sobre las corrientes desarrollado por Antonio Michelato, Ezio Accerboni y Paolo Berger del Observatorio Geofísico Experimental de la Universidad de Trieste, con tres sitios de registro: "A", saco oriental del Estrecho, "72" en el espacio entre las dos angosturas y "B" en el paso Ancho frente a Punta Arenas (coordenadas 52°27'1" S/68°39'7" O; 52°38'3"S/70° O; y 53°15'3" S/70°40'3" O, respectivamente). Se pudo obtener así un registro de máxima intensidad para la corriente en el sector de la Primera Angostura de hasta 1,30 metros por segundo medido a una profundidad de entre diez y veinte metros, lo que equivale a un rango de velocidad de navegación de 2,54 nudos por hora. Las velocidades resultaron menores en el saco oriental y en el paso Ancho, en este caso mostrando una disminución constante según se adelanta en el curso fretano hacia el oeste (Cfr. de los autores citados, Current meter observations in the Eastern and Central sectors of the Strait of Magellan, en *Bolletino* citado págs. 261-271).

23. En Xavier de Castro y otros, *Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages*. Tomo II, La chronique de Herrera, pág. 976.

24. Sirva lo precedente para rectificar nuestro aserto sobre el punto, según lo hiciéramos originalmente en nuestra *Historia del Estrecho de Magallanes* (Editorial Andrés Bello, Santiago, 1977), pág. 43.

25. Algún autor posterior que leyó ligeramente o interpretó la información entregada por Herrera, iría más allá añadiendo que las supuestas tumbas tenían la forma de angarillas suspendidas de palos a cierta altura, cada una con su difunto. Esta noticia es el fruto de la imaginación de alguno en la cadena de transmisión de la misma en el tiempo, pues ese tipo de sepultura, o algo parecido, sólo se conoce para unas cavernas en la península de Taitao, Patagonia occidental central, vale decir en un lugar del todo diferente al de la estepa patagónica y, va de suyo, propio de una cultura indígena distinta.

26. Esta nutrida presencia aviar observable en toda época, lo es aún más durante la temporada anual de reproducción y crianza por anidar en ambas islas diferentes especies. Esta circunstancia además de dar notoriedad a las mismas y hacer de ellas un motivo de atracción permanente para los humanos desde los aborígenes canoeros hasta la

gente de la actualidad, determinó su preservación a contar de 1966 bajo el estatuto legal del Monumento Natural "Los Pingüinos", por su valor patrimonial, su importancia científica y para su aprovechamiento turístico.

27. Fue este capitán el que impuso los primeros topónimos locales: isla *Isabel*, *Rada Real*, *Rada Pelicano* (*Pelikan*).

28. En Castro *et al.*, *op. cit.*, pág. 675.

29. En Amancio Landín Carrasco y otros, *Descubrimientos Españoles en el Mar del Sur* (Editorial Naval, Madrid, 1992), tomo I, capítulo I, pág. 73.

30. *Íd.*

31. Fondeadero Pelicano cuyas coordenadas aproximadas son 52° 56'S de latitud y 70° 48'O de longitud. Aquí se sitúa desde fines de la década de 1960 el terminal de embarque de las producciones industriales de las plantas de gas de la ENAP y de metanol de METHANEX. En opinión de gente entendida y a base de estudios realizados se estima que el lugar es el más apropiado para establecer el mejor puerto del estrecho de Magallanes. Fue un acierto la elección hecha por Magallanes para el fondeo.

32. En Castro *et al.*, *op. cit.*, tomo II, pág. 977, en traducción nuestra.

33. *Op. cit.* (Edición de Cabrero), pág. 73.

34. *Op. cit.* (Edición de Cabrero), pág. 73.

35. José Toribio Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y compañeros* (Santiago, 1920), pág. CCXLIX.

36. *Op. cit.* (Editorial Francisco de Aguirre), pág. 53. Este mismo autor da cuenta del sencillo código de fuegos que se utilizaba durante la navegación nocturna cosa que, es claro, sólo se daba en alta mar, del mismo modo que la composición y la distribución de las correspondientes guardias.

37. Los historiadores de la astronomía han acreditado a Vespucio la observación y el primer dibujo de la Cruz del Sur, como la referencia de ubicación en el firmamento de las formaciones galácticas después bautizadas *Nubes de Magallanes* (Cfr. Roberto Levillier), *Américo Vespucio* (Ediciones Cultura Hispánica, Madrid 1966, en especial la Sexta Parte, capítulo II: "El cazador de estrellas y sus hallazgos", págs. 297-299). El público culto europeo se enteraría de ello al hacerse la publicación de los viajes del florentino e incluirse como ilustración una alegoría que lo muestra observando la Cruz del Sur, según un grabado de Johannes Stradanus del siglo XVI. Para la historia astronómica la primera carta celeste austral fue elaborada y publicada en 1661 en Amsterdam bajo el capítulo *Haemisphaerium Scenographicum Australe* por el cartógrafo Andrés Keller, aunque es el P. Alonso de Ovalle en su famosa *Histórica Relación del Reyno*

de Chile, publicada en Roma en 1646, quien ofrece la primera representación de la Cruz del Sur.

38. *Viajes al Estrecho de Magallanes 1579-1584*, citado, tomo I, págs. 120-121.

39. Así bautizadas en homenaje al gran navegante.

40. *Op. cit.* (Edición de Cabrero), pág. 77.

41. Esta constelación característica del firmamento austral fue adoptada en 1996 por acuerdo del Consejo Regional de Magallanes como elemento figurativo principal de la bandera y también del escudo de la Región, caso en que comparte mérito con el jaquelado de plata tomado del escudo de armas de Fernando de Magallanes.

42. Aunque el asunto no ha preocupado mayormente a los historiadores hay consenso en cuanto esta denominación sólo tuvo un alcance sectorial referido al paso Ancho, según se postula, o al *paso del Hambre* como lo hiciera Medina en 1920; en cualquier caso, la misma nunca habría abarcado la totalidad del Estrecho.

43. *Op. cit.* (Edición de Cabrero), pág. 72. Denominaciones tomadas del vocabulario de los navegantes del Mediterráneo en la época para identificar, respectivamente, a los vientos que soplan del este o levante y del suroeste o poniente.

44. *Op. cit.*, pág. 389.

45. *Op. cit.*, pág. 185.

46. *Op. cit.* (Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires-Santiago de Chile, 1970, traducción al castellano por José Toribio Medina), pág. 35. Aunque es sustancialmente idéntica, la versión publicada en la edición española de Leoncio Cabrero citada, cuyo traductor fue F. Ros, es en su lenguaje algo diferente: [...] *Recorriendo el estrecho detenidamente, llegamos a un río que llamamos "Río de las Sardinas", según la gran cantidad de ellas en su barra: y fuimos entreteniéndonos en todo cuatro días, por tal de hacer tiempo en que se nos unieran las otras dos naos* (pág. 73). No disponiendo del original italiano a la mano para verificar la precisión descriptiva del cronista, pero sí de la francesa contemporánea (Castro *et al.*, *op. cit.*, tomo I, pág. 108), advertimos que su texto se corresponde palabra por palabra al de Medina. La ligera diferencia entre ambas y la versión de la edición de Cabrero permite apreciar cómo una traducción no literal puede variar, omitiendo palabras o interpretando conceptos, y modificar así la precisión descriptiva necesaria para entender a cabalidad un hecho o suceso, en el caso la situación descrita y sus pormenores.

47. En Castro *et al.*, *op. cit.*, tomo II, pág. 978.

48. *Íd.*, pág. 711.

49. La riqueza y variedad faunística del sector en descripción caracterizada por la presencia de la ballena jorobada (*Megaptera novaangliae*) motivó la creación en 2003 del Área Costera Protegida "Francisco Coloane", primer parque marino chileno.

50. Véase en Morison, *op. cit.*, la nota de pág. 399.

51. *Monografía de Magallanes* (Punta Arenas, 1945), págs. 160-161.

52. *Derrotero del Estrecho de Magallanes i aguas adyacentes de la Bahía Inútil i Seno Almirantazgo, de los Senos Otway i Skyring i del Golfo de Xaulteguá*. Talleres Tipográficos de la Armada. Valparaíso, 1908. Págs. 166 y 167.

53. *South American Pilot*. Washington vol. II, pág. 241. Traducción del autor.

54. En Massa, *op. cit.*, pág. 161.

55. *Guía de navegación del yalista para los canales de Chile* (Edición del autor, 1995 y reedición en 2006, Viña del Mar), pág. 230.

56. *The European Discovery of America. The Southern Voyages A.P. 1492-1616* (Oxford University Press, New York 1974) y *Magellan* (International Marine, Camden, Maine, 1992), respectivamente.

57. En José de Vargas Ponce, *Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786* (Madrid, 1788), pág. 129.

58. Todos los navegantes mencionados, incluido Córdoba, dejaron sucesivos testimonios de su paso y trabajos en la cima del monte de la Cruz que se alza en la inmediata vecindad del doble puerto. En febrero de 1998 estuvo en el lugar el ingeniero norteamericano Charles Porter, con su yate *Gondwana*, en el curso de un estudio científico encomendado por las Universidades de Magallanes y de Hawaii, ocasión en que se recuperaron los testimonios dejados por el comandante King. Los materiales correspondientes fueron entregados posteriormente al Centro de Estudios del Hombre Austral (Instituto de la Patagonia/Universidad de Magallanes), para su exhibición permanente en el Pabellón Marítimo del Museo del Recuerdo (Véase de M. Martinic y Ch. Porter "El hidrógrafo Phillip Parker King en aguas de Magallanes (1826-1830). Hallazgo y recuperación del testimonio de su estadía en el Estrecho", *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*, vol. 29:79-102, Punta Arenas, 2001).

59. Pigafetta, *op. cit.* (Editorial Francisco de Aguirre), pág. 36.

60. Medina, *op. cit.*, pág. CCXLI.

61. Cada uno cobró 4.500 maravedíes, pago que se hizo efectivo el 6 de mayo de 1523 no constando la razón del mismo, aunque debe suponerse que fuera por el avistamiento de marras. Con ello pierde validez nuestra afirmación hecha en obra precedente (*Historia del Estrecho de Magallanes*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1977, pág. 46), en cuanto que la motivación de la gratificación habría estado en la primera bajada a tierra en el puerto de las Sardinas.

62. *Op. cit.*, pág. 394, en traducción del autor.

63. La altura del cerro (supuesto que haya sido El Morrión como se señala más adelante) es de 335 m, esto es más bien baja en el conjunto de cimas locales, lo que no significa que su ascenso sea expedito y sencillo. Por experiencia personal (ascenso al morro de Santa Águeda-cabo Froward de unos 400 metros de altura) sabemos lo dificultoso de trepar por laderas empinadas, cubiertas de vegetación espesa y turbales, empapadas de agua por la elevada precipitación ambiente, máxime si no se tiene experiencia para ello, además de ropa y calzado apropiados. De allí que, si tal fuese el caso, no habría sido necesario el ascenso hasta la cima del cerro, en la expectable posición que el mismo se sitúa respecto de su horizonte noroccidental, pues en algún momento intermedio de la escalada habrá podido encontrarse un rellano que sirve de avistadero, insistimos, sobre los 100 metros de altura y con la perspectiva que los escaladores tenían ante sí pudo haberse hecho una buena observación según se les habría instruido. Pensar, como lo han hecho algunos autores en escalar un cerro de mayor altura, como el Wharton (1.318 m) o el Pond (750 m), es absolutamente impensable por imposible en las circunstancias conocidas. Como buen ejemplo del asunto basta recordar lo sucedido a Charles Darwin en 1834 cuando subió a la cumbre del monte Tarn (825 m), situado lejos hacia el noreste del lugar de que se trata y en más favorables condiciones ambientales. ¡Fue toda una odisea!

64. En *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* (Santiago de Chile, 1881) tomo VII, pág. 500, nota 152.

65. El historiador Tim Joyner que fuera el primero en recoger nuestra opinión sobre la materia, agregaría en su obra citada un cálculo matemático para precisar el alcance de la visión atribuida a Roldán: la distancia al horizonte 1.17 xV 1.088 pies=38,6 millas marinas, con dirección noroeste que, en día claro, significa la posibilidad de advertir la confluencia de aguas entre los pasos Largo y del Mar (*op. cit.*, pág. 330, nota 32).

66. En Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viajes al Estrecho de Magallanes 1579-1584* (Emecé Editores, Buenos Aires, 1950), tomo I, pág. 94 N° 3.

67. Medina, *op. cit.*, pág. CCXLIII.

68. José de Vargas Ponce, *op. cit.*, pág. 144.

69. La próxima conmemoración de los quinientos años del célebre viaje magallánico y de su especial significación para Chile podría ser, así lo postulamos, la oportunidad para conciliar definitivamente la historia y la geografía, introduciendo las rectificaciones que se imponen en la cartografía marítima en uso y, también, en los mapas del territorio nacional que son de responsabilidad del Instituto Geográfico Militar y del Servicio de Hidrografía y Oceanografía de la Armada de Chile.

70. *Instrucción que dio el rey a Magallanes y a*

Faleiro para el viaje al descubrimiento de las islas de Maluco (En Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, tomo IV Expediciones al Maluco*, Editorial Guaranía, Buenos Aires, 1946), Apéndice XIV pág. 123.

71. Al tiempo de partir de San Lúcar de Barrameda cada una de las carabelas que integraban la Armada de Molucas llevaba un escribano que, en el caso de la capitana *Trinidad*, era León de Ezpeleta, a quien, debe suponerse por ello, le cabía una suerte de prioridad en las acciones del género que dispusiera o de que participara el jefe expedicionario.

72. Medina *op. cit.*, pág. XV. El archivo real se conservaba en el seguro edificio que era la Torre de Tombo y que el terremoto de Lisboa en 1775 dañó severamente, con pérdida de buena parte de su valioso material documental.

73. Si bien es comprensible el celo de los agentes reales portugueses en las Molucas para secuestrar toda la documentación que portaban las naos españolas, calificarla como secreto y hacerla desaparecer en los archivos reales lusos, aquéllos no habrían sido los únicos, sino, cosa curiosa, los mismos castellanos o los que por circunstancias propias del azar o del destino estuvieron en posición de poder hacerlo. En efecto, comentando esta última situación el historiador alemán contemporáneo de la cartografía, Oswald Dreyer-Eimbecke, en su libro *O Descubrimiento da Terra. História e histórias da aventura cartográfica* (Editora da Universidade de Sao Paulo-Companhia Melhoramientos de Sao Paulo, Sao Paulo, 1992), ha recordado que Juan Sebastián Elcano no entregó al emperador Carlos una vez que retornó a España, ningún diario de Magallanes, extrañándole asimismo la tempranísima pérdida del original del diario llevado por Antonio Pigafetta. *Al parecer, concluye, todo indica que había más interés en destacar el triunfo del hidalgo vasco que la gloria del portugués Magalhães, que siempre tuvo que batallar contra las dificultades que le oponían los oficiales españoles* (*Op. cit.*, pág. 145).

74. Sarmiento de Gamboa, *op. cit.*, tomo I, pág. 95, nota 1.

75. De ese original (desaparecido en 1527 durante el saqueo de Roma por parte de las tropas imperiales) se han conservado cuatro copias, tres en francés y una en italiano. De las primeras, una fue la entregada por Antonio Pigafetta a la reina María Luisa de Saboya, a cargo de la regencia en Francia, en 1523. La copia italiana corresponde a la relación entregada en la misma época por el autor al gran maestre de la Orden de Rodas Philippe Villiers de L'Isle Adam. Todas ellas, se reitera, conformaron relaciones selectivas sobre lo acontecido en el viaje, tal vez de los sucesos considerados por el autor como de mayor interés o espectacularidad noticiosa,

prescindiendo de ese modo de la mención de tantos otros hechos que a nosotros se nos antojan importantes como fuera, en el caso, el referido al asunto que nos ocupa.

76. *Op. cit.* (Ed. Francisco de Aguirre), pág. 31. La versión correspondiente de Cabrero, siendo sustancialmente idéntica difiere en su construcción: *En la cima del monte más alto, plantamos una cruz en demostración de que aquellas tierras eran del Rey de España y llamamos a aquél "Monte de Cristo"* (*Op. cit.*, pág. 71).

77. *Op. cit.* (Edición de Cabrero), pág. 74. Cabe complementar esta transcripción con la correspondiente a la contenida en la edición del libro de Pigafetta hecha por Francisco de Aguirre: *El comandante en jefe que con la Concepción aguardaba el regreso de la Victoria cerca del río de las Sardinias, hizo plantar una cruz en una pequeña isla al pie de dos montañas cubiertas de nieve de donde el río deriva su origen* (pág. 36).

78. Vesputio también era autor de otro planisferio, *Totus Orbis Descriptio*, ejecutado en 1524, o tal vez antes, pues la información geográfica que contiene sobre la parte meridional del Nuevo Mundo (*Tera Australe*) está basada en la noticia aportada por la *San Antonio* como que en vez del Estrecho aparece figurado un gran golfo en cuya entrada está señalado el *Cavo de Sto Antonio*. Esta pieza se conserva en la Houghton Library de la Universidad de Harvard.

79. En Armando Cortesao y Avelino Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, tomo I (Estampas 56 A y B, folios 13 Ry 12 R), Lisboa, 1960. La mención del puerto de las Sardinias en las cartas de que se trata es excepcional en la exigua toponimia fretana contenida en la cartografía que a partir de 1523 incorporó al Estrecho en el registro geográfico del mundo, lo que permite suponer que Viegas en su elaboración del atlas pudo disponer de la información contenida en la documentación de la *Trinidad* secuestrada por orden de Antonio de Brito y remitida posteriormente por el mismo al rey Manuel de Portugal. Por otra parte, la inclusión por el cartógrafo luso en sus dos cartas de otra bandera castellana sobre la costa patagónica atlántica, aproximadamente a medio camino entre el estuario del río de la Plata y el Estrecho, recuerda la posesión realizada por Magallanes en el puerto de San Julián, hecho que tomamos como otro fundamento para la conjetura que defendemos.

80. *Monografía de Magallanes* (Punta Arenas, 1945), págs. 147-160.

81. *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes* (Madrid, 1920), pág. 109.

82. Cfr. del autor *Monseñor Giacomini. Paladín de Magallanidad* (Ediciones Museo Maggiorino Borgatello, Punta Arenas, 2011), págs. 116 y 117.

83. *Íd.*, pág. 117.

84. La vocación de preeminencia científica botánica del litoral del estrecho de Magallanes se reafirmaría

posteriormente con el hallazgo e identificación del canelo (*Drymis winteri*) por gente de una de las naves de Francis Drake (1578), que se incorporaría de inmediato a la farmacopea universal por las propiedades antiescorbúticas de su corteza; y por haberse realizado allí la colecta de diferentes plantas por George Handisyd, cirujano de la nave *Wellfare* (1690), con las que posteriormente Sir John Sloane inició el afamado Herbario del Museo Británico (Cfr. Hugo Gunckel, Las primeras plantas herborizadas en Chile en 1690, *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. II, págs. 135-141, Punta Arenas, 1971).

85. Estas son, en primer término la carta de Juan López de Recalde, oficial de la Casa de Contratación de Sevilla, enviada el 1º de mayo de 1521 al obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, en la que le da cuenta del arribo al puerto de las Muelas de la nao *San Antonio* y le informa sobre lo acontecido en el viaje de Magallanes hasta el tiempo de la deserción, sobre la base de las declaraciones de sus tripulantes; en segundo, la relación de Antonio Pigafetta tantas veces citada y de modo complementario las referencias contenidas en las declaraciones de Martín de Ayamonte y Ginés de Mafra, en el manuscrito de Leyde (Vasquito Galego) y en especial en la relación de Antonio de Herrera basada en los testimonios recogidos de los sobrevivientes del gran viaje que retornaron a España.

86. *Op. cit.* (Editorial de Francisco de Aguirre), pág. 34.

87. Esta carta, conocida en el ambiente cartográfico académico como Mapa de Top Kapi Sarayi, por el repositorio donde se conserva en Estambul (Turquía), corresponde al fragmento que muestra el hemisferio austral de la Tierra, parte por ello, de un planisferio, es la única pieza hasta ahora conocida que recogió la información previa al descubrimiento completo del estrecho de Magallanes (Cfr. nuestro artículo "El protomapa de Chile", *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N° 114: 175-182, Santiago, 2005).

88. La *San Antonio* debió salir del Estrecho hacia el 11 de noviembre y se desconoce si intentó poner rumbo a San Julián para recoger a Cartagena y a Sánchez de la Reina que habían sido dejados allí en castigo por amotinamiento, aunque se sabe que realizó el cruce del Atlántico con un rumbo general SO/NE/N, que la llevó a descubrir unas islas, posiblemente las actuales Falkland o Malvinas (*islas de San Antón*). Arribó a Sevilla el 6 de mayo de 1521 y a pesar de los azares y carencias sufridos lo hizo sin más baja en su tripulación que uno de los indígenas patagones que había sido cogido en San Julián antes de proseguir en la búsqueda del Estrecho. Una vez en Sevilla, Gómez y Guerra se presentaron ante las autoridades y factores de la Casa de Contratación a quienes dieron su conveniente versión sobre lo ocurrido en el viaje desde un principio, acentuando la responsabilidad de Fernando de Magallanes por lo ocurrido en San Julián y procuraron justificar su

propia actuación consiguiente como una manifestación del acatamiento a la voluntad real; no obstante ello fueron temporalmente retenidos y después liberados a pesar de las protestas que Diego Barbosa, el suegro de Magallanes, entabló a fin de poner las cosas en su lugar y aclarar la verdad. El capitán Mesquita fue enviado a prisión y no pudo vindicarse sino hasta mucho tiempo después tras el retorno de la *Victoria* cuando los testimonios de los sobrevivientes permitieron establecer los hechos según realmente ocurrieron. De cualquier modo, Esteban Gómez salió bien librado del trance, recuperó el favor real y pudo organizar una expedición a la costa septentrional americana, que resultó infructuosa, y acabó ennoblecido por el emperador Carlos. Por una de las paradojas de la historia, ello sucedería mientras la memoria de Magallanes era escarnecida y sus derechos y los de su viuda e hijos, desconocidos.

89. Monte Dinero, la atalaya desde donde había observado Juan Carvalho. Que se trató de una cruz y no de bandera lo sugiere el hecho de que en 1526 la gente de Loayza puso, o mejor renovó esa clase de señal en el mismo sitio, lugar donde posteriormente la encontraron los hombres de Simón de Alcazaba en 1535, y Hernán Gallego, en 1553, quien dejó un atestado del suceso: ... *Hallamos en la boca del Estrecho, por la banda del Norte, una cruz, la cual tenían los indios muy enramada* (José M. Barros, *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. XII, pág. 38, Punta Arenas, 1981).

90. *Op. cit.* (Edición de Cabrero), págs. 73 y 74.

91. La relación de Pigafetta en la edición de Cabrero, menciona aquí expresamente *una tercera cruz*, lo que lleva a suponer que las otras dos señales anteriores pudieran ser tanto mástiles como cruces. Cuestión de traducción del original italiano, naturalmente. En efecto, la traducción hecha por José Toribio Medina (Editorial Francisco de Aguirre) se refiere a banderas, pero la hecha por Cabrero menciona cruces. Ello nos sugiere que más bien pudo tratarse de una cruz que de un mástil como señal destinada a llamar la atención de los navegantes, porque ¿qué otra señal más inteligible para un cristiano de aquel tiempo que la imagen del sacrificio del Redentor?

92. Medina, *op. cit.*, pág. CCXLVI.

93. Martín Fernández de Navarrete, *Viaje de Magallanes y de Sebastián Elcano* (Emecé Editores, Buenos Aires, 1944), pág. 51. La transcripción de los documentos originales de Magallanes y San Martín a la que se hace referencia se contiene en la obra de Barros (*Década 3ª*, Libro 5º, capítulo 9º, págs. 639 a 646).

94. *Op. cit.*, págs. 52-53.

95. En esta frase de inspiración feliz, el escritor Roque Esteban Scarpa, Premio Nacional de Literatura, sitúa el origen de la poesía chilena.

96. *Op. cit.*, págs. 53-55.

97. Al concluir la navegación del Estrecho los

pilotos calcularían acertadamente una longitud total de 300 millas (que de pronto más parecía un laberinto que un estrecho).

98. *Op. cit.*, pág. 261.

99. Fernández de Navarrete, *op. cit.*, pág. 56.

100. Maximiliano Transylvanus, testimonio recogido de boca de uno de los sobrevivientes de la expedición de Magallanes. Citado por J.T. Medina en *El descubrimiento del Océano Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y compañeros* (Imprenta Universitaria, Santiago de Chile), pág. CCXLVI.

101. *So noble a Captain. The Life and Times of Ferdinand Magellan* (Thomas Y. Crowell Company, New York, 1953), págs. 317-318.

102. La exploración y los hallazgos arqueológicos, en *Holandeses en el Estrecho de Magallanes* (Pieter Floore, Jerzy Gawronski, Oscar Hefting y Jaap Jan Zeeberg, editores. Stitching Olivier van Noort/Institut voor Pre- en Protohistorische Archeologie, Universiteit van Amsterdam, Amsterdam, 1999), pág. 52.

103. *Cabo de Hornos* (Librería Hachette S.A., Buenos Aires, 1946), pág. 43.

104. *Op. cit.*, pág. 27.

105. Castro *et al.*, *op. cit.*, tomo II, pág. 712.

106. Derrotero del Estrecho de Magallanes, en *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo XIV, Valparaíso 1895, pág. 264.

107. Información entregada por el capitán de corbeta Iván Staenger, comandante del patrullero *Cabrales* de la Armada de Chile, al diario *La Prensa Austral* (edición del 6 de febrero de 2015). La extensión del paso Tortuoso, al este, y el cabo Quod, al oeste. Su mayor amplitud es de 0,9 millas entre el cabo Crosstide y la roca Anson. La denominación del primero de estos accidentes geográficos deriva precisamente de la circunstancia hidrográfica mencionada, esto es, las corrientes cruzadas que suben o bajan por el canal Jerónimo y que afectan transversalmente a las naves ya sea al ingreso o salida del Paso Inglés, según la misma información.

108. *Andes Patagónicos* (Buenos Aires, 1945), págs. 32 y 33.

109. Citado por Daniel J. Boorstin en *Los descubridores* (Editorial Crítica, Barcelona, 1986), pág. 263.

110. Hemos elegido estos ejemplos referidos a embarcaciones veleras para entender mejor las solicitudes a que pudieron hallarse sometidas las naos de Magallanes en el transcurso de su trayecto por la mitad occidental del Estrecho.

111. *El Mercurio* (Santiago), edición del 11 de octubre de 2014. Información titulada “Práctico a bordo”, cuerpo C, pág. 21.

112. *Op. cit.*, págs. 224 y 225.

113. Conversaciones del autor con el Dr. Juan Carlos Aravena, paleobotánico del Instituto de la Patagonia (Universidad de Magallanes), quien dirige un proyecto de estudio sobre la materia desarrollado en la isla Santa Inés.

114. *Op. cit.* (Editorial Francisco de Aguirre), pág. 41. El otro indígena fue embarcado en la nao *San Antonio* y falleció durante el viaje de retorno de la misma a España.

115. En Castro *et al.*, *op. cit.*, tomo II, pág. 713.

116. Fernández de Navarrete, *op. cit.*, pág. 56.

117. *Op. cit.* (Editorial Juventud, Barcelona, 1972), págs. 224 y 225.

118. *Op. cit.* (Edición de Cabrero), pág. 74.

119. El 19 de marzo de 2010, embarcados con mi esposa en el crucero de turismo *Norwegian Sun*, vivimos una experiencia semejante a la que pudieron tener Magallanes y sus compañeros al ingresar al Pacífico culminando su memorable travesía descubridora. Entonces lo hicimos en sentido contrario, entrando desde el océano al Estrecho, disfrutando de un tiempo excepcional, calmo y luminoso y la mar quieta. Entendimos así, por propia experiencia, la sensación que pudieron tener los primeros europeos que por allí pasaron y la justificada razón de la denominación.

120. La denominación sería consignada únicamente en la primera carta que recogió el descubrimiento del estrecho de Magallanes, el *Padrón Real de Turín* (1523). La misma es, a nuestro entender, otra prueba sutil del ánimo descubridor de Magallanes que de esa manera quiso testimoniar para la posteridad la relevancia de su avistamiento litoral y de su propia navegación para el conocimiento geográfico. En la geografía chilena el avistamiento correspondería al sector sudoccidental de la península de Taitao (península de Tres Montes), parte de la actual Región de Aysén.

TERCERA PARTE

1. Debe tenerse presente que siendo Carlos de Habsburgo el primero de ese nombre en la dignidad real española, pasó a ser común que sin embargo se le conociera y designara acompañando al nombre propio el numeral romano quinto por el orden que correspondía en la sucesión de los titulares del Imperio Romano Germánico.

2. *Historia de Carlos V* (Madrid 1945), pág. 124, citado por Manuel Fernández Álvarez en *Carlos V. El César y el Hombre* (Espasa Forum 2000 (1999), Madrid), págs. 116-117.

3. Fernando de Magallanes, *Mensaje* (Emecé Editores, Buenos Aires, 2004, pág. 81).

4. Alfredo Cominges Barcena, Juan Génova Sotil,

Gonzalo Molins Sáenz-Diez, José Manuel Rodríguez de Urzaiz, Mario Romero de Pazos y Juan A. Viscasillas Rodríguez-Toubes. En *Descubrimientos Españoles en el Mar del Sur* (Editorial Naval, Madrid, 1992), tomo I, cap. II “La primera circunnavegación”, págs. 154, 155 y 156.

5. *Y sin embargo es redonda. Magallanes y la primera vuelta al mundo.* (ECU Narrativa, Alicante, 2012), pág. 14.

6. *Os Magalhães. Sete séculos de aventura* (Editorial Estampa, Lisboa, 1998), pág. 365.

7. Según parece la figura histórica de Magallanes se ha incorporado en el imaginario popular luso como partícipe de las hazañas y glorias nacionales de Portugal y las pruebas en tal respecto se nos hacen evidentes. Tal, por ejemplo, el gesto del Presidente de Portugal Dr. Mario Soares durante su visita a Punta Arenas en julio de 1993, ocasión en la que fue portador de una placa de bronce destinada a ser colocada en la base del monumento erigido a Magallanes en la plaza principal de la ciudad y con la siguiente breve y precisa leyenda dedicatoria: *HOMENAGEN DE PORTUGAL AO SEU GRANDE NAVEGADOR/FERNAO DE MAGALHAES/POR OCASSAO DA VISITA DO PRESIDENTE DA REPUBLICA PORTUGUESA/ DR. MARIO SOARES/ 11 DE JULHO DE 1993*. En su sencillez es un gesto de significación que no tenía precedentes y que debe ser valorado en el contexto que se considera. Semejante fue otro homenaje del género ocurrido en 2010 durante la realización de la Regata Internacional del Bicentenario de Chile “Velas Sudamericanas”, organizada por la Armada de Chile y en la que tomaron parte los veleros-escuelas de distintos países americanos y europeos, entre los cuales estuvo el *Sagres* de Portugal. Pues bien, la oportunidad fue aprovechada por el municipio de Sabrosa, presunto lugar de origen de Magallanes, para enviar en donación a la ciudad de Punta Arenas un busto del gran navegante junto con una placa dedicatoria cuyo texto reza: *FERNANDO DE MAGALLANES/1480-1521/DESCUBRIDOR DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y DE CHILE/ DONACIÓN DEL MUNICIPIO DE SABROSA-PORTUGAL/ A LA COMUNA DE PUNTA ARENAS REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA/MARZO 2010*. El busto ha sido emplazado en un lugar destacado de la Avenida Costanera del Estrecho, con vista al mar. Es fama, además, que por disposición del comandante de la nave el busto no fue depositado en bodega como carga sino que en el castillo de proa del velero, para presidir así simbólicamente la navegación hacia el sur de América y recibir el homenaje de admiración de sus compatriotas.

Por fin mencionamos en esta probanza el libro *Os passos de Magalhães. Uma volta ao mundo baseada nas viagens do maior navegador português da História*, escrito por el periodista viajero Gonzalo Cadilhe (Oficina do Livro, Lisboa, 2008), cuyo sugerente y explícito título

da cuenta del reconocimiento paladino a los merecimientos del ilustre personaje y que ha sido escrito para recordar a los portugueses, según se afirma en el prólogo de la obra, la importancia de Fernão de Magalhães en la Historia Universal.

8. *Op. cit.*, pág. 225.

9. *Op. cit.*, pág. 260.

10. *Op. cit.*, pág. 466.

11. *Op. cit.*, págs. 467-468.

12. *Op. cit.*, pág. 244.

13. *Tierra y Mar* (Maschke-Hohenheim, Köln-Lövenich, 1981 (1942)), capítulo 12, pág. 23.

14. Debe tenerse presente que Zweig escribió la biografía de Magallanes promediando los años de 1930 y que la primera edición vio la luz en 1937. Para entonces la hazaña exploratoria no tenía la fama universal que ganaría pasada la mitad del siglo XX.

15. *Op. cit.*, pág. 220.

16. La admiración universal por la hazaña de Magallanes lejos de apagarse se ha mantenido a través de los siglos hasta el presente. En efecto, basta citar para ello las más recientes de las muestras de reconocimiento al personaje histórico por parte de organismos internacionales dedicados a la exploración del espacio exterior de la Tierra y del Cosmos en general. Así la denominación “*Magellan*” para la sonda espacial que enviara la Agencia Espacial Norteamericana NASA en misión de investigación científica al planeta Venus —la exploración interplanetaria más audaz hasta entonces intentada por la tecnología humana— (1989), a la que añadimos al Gran Telescopio *Magallanes* (GMT) actualmente (2015) en construcción en el norte de Chile por parte de un consorcio internacional y que será a tiempo de su próxima inauguración el mayor centro de observación e investigación astronómicas del mundo en funcionamiento. Un nuevo y merecido homenaje de la humanidad para el gran navegante lusitano.

17. Ver del autor El protomapa de Chile (*Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N° 114:175-182, Santiago de Chile, 2005).

18. Cfr. del autor *Cartografía Magallánica, 1523-1945*, citada, pág. 4.

19. *Íd.*, pág. 6.

20. *Ibid.*, pág. 21 y Luisa Martín Merás, *Cartografía Marítima Hispana. La imagen de América* (Lunberg Editores S.A., Madrid-Barcelona s/fecha), págs. 98-99.

21. *Cartografía Magallánica 1523-1945*, citada, pág. 12.

22. Monique de la Roncière y Michel Mollat du Jourdin, *Les Portulans. Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle*, mapa 41 y pág. 227.

23. Martín Merás, *op. cit.*, pág. 119.

24. Nos referimos al territorio americano de



la República en tanto que es de soberanía chilena universalmente reconocida, lo que deja fuera, por su carácter controversial, la pretensión antártica nacional.

25. Partes de la misma en su extenso trazado, desde Colombia pasando por Ecuador, Perú, Bolivia y Argentina hasta el centro de Chile, son desde 2014 Patrimonio Cultural de la Humanidad por su importancia histórica y sus valores arqueológico y cultural.

26. *Vida i viajes de Hernando de Magallanes* (Santiago de Chile, 1864), reputada como la primera biografía del descubridor que tuvo influencia sobre otros trabajos posteriores de la especialidad.

27. *Historia Jeneral de Chile* (Rafael Jover Editor), tomo I, pág. 140.

28. *Histórica Relación del Reyno de Chile* (Roma 1646 Biblioteca del Bicentenario, Santiago, 2003).

29. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y compañeros* (Santiago, 1920).

30. *Op. cit.*, pág. CCXIII.

31. *Op. cit.*, pág. CCXIII.

32. Latitud generalmente aceptada por los historiadores para el cambio de rumbo de Magallanes que lo llevó a apartarse de la costa sudamericana para penetrar de lleno en el inmenso Pacífico, según la interpretación del derrotero del piloto Francisco Albo.

33. *Historia de Chile. Desde la Prehistoria hasta 1891* (Editorial Nascimento, Santiago, 1949), tomo I, págs. 135 y 136.

34. *Íd.*, pág. 137.

35. Editorial Zig Zag S.A., Santiago 1964, pág. 45.

36. Editorial Andrés Bello, Santiago, 1977.

37. Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 2006 (1992), págs. 145-157.

38. Empresa Editorial Zig-Zag, Instituto Chileno de Estudios Humanísticos, Santiago, 1980, tomo I.

39. *Historia Naval del Reino de Chile 1520-1826*. Síntesis de Ana Victoria Durruty Corral (Edición del autor, Santiago, 2004).

40. J.T. Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico...* citado, pág. CCLXII.

41. *La desterrada en su patria* (Editorial Nascimento, Santiago, 1974), pág. 42.

42. “Magallanes desde el recuerdo”, parte de un discurso pronunciado en 1945 con ocasión del bautizo de un avión con el nombre del gran descubridor. Citado por R.E. Scarpa en su obra mencionada, tomo II, pág. 319.

43. “El capitán general lloró de alegría”. En *Chile o una loca geografía* (Editorial Universitaria, Santiago, 1973, pág. 28).

44. *Op. cit.*, tomo I, pág. 42.

45. Un buen ejemplo de la última variedad historiográfica fue *Resumen de Historia de Chile*, realizada por Leopoldo Castedo (Zig-Zag, Santiago, 1954, tres tomos), obra de gran acogida popular, en la que el resumidor en el punto que interesa fue más allá que el autor original al afirmar que [...] *la participación de Magallanes y Jofré de Loayza en el descubrimiento de Chile es accidental e inoperante. Su verdadero descubridor, en cuanto a la conexión con el mundo occidental europeo, fue Diego de Almagro...* (págs. 38-40).

46. Véase para mayor información nuestra *Historia de la Región Magallánica*, tomos I y II.

47. José Menéndez falleció en Buenos Aires el 24 de abril de 1918 y sus restos fueron traídos posteriormente a Punta Arenas en donde fueron sepultados el 6 de mayo del mismo año, en el mausoleo familiar.

48. Han habido además otros homenajes en memoria del descubridor y su hazaña en forma de medallas acuñadas con ocasión de la conmemoración del cuarto centenario en 1920. Las piezas fueron siete (Veáse del autor “Medallas magallánicas”, en *Medallas*, revista del Círculo de Coleccionistas de Medallas de Chile, número VI, Santiago 2001). Cabe señalar que la efigie de Fernando de Magallanes fue reproducida igualmente en el reverso de la medalla “Centenario de la Independencia” acuñada en 1910 por encargo del Gobierno de Chile. Asimismo la figura del gran navegante aparece en la medalla de la Universidad de Magallanes (anverso) 1981; en la medalla representativa de la Región de Magallanes y Antártica Chilena (anverso), 1982, y en el anverso de la condecoración “Hijo (Ciudadano) Ilustre de Magallanes” (1982). Por fin en 1970 la Dirección General de Correos y Telégrafos de Chile emitió, a sugerencia de la Intendencia de la Provincia de Magallanes, una estampilla conmemorativa del 450° aniversario del descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

APÉNDICE

1. En 2012 fue descubierto un mapa hasta entonces desconocido, Tabula Moderna Alterius Hemisphaerii, elaborado por el cartógrafo alsaciano Lorenz Fries hacia 1524 sobre la base de la información contenida en la relación de Maximiliano Transylvano, un resumen de la cual se haya escrito al dorso. Una vez autenticado y dado a conocer a la comunidad académica fue ingresado a la Biblioteca Nacional de Australia.

FUENTES DE CONSULTA

1. Bibliografía

a) Principal

ALBO, FRANCISCO 1837 *Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil hasta el regreso a España de la nao Victoria*. Archivo de Indias. Sevilla.

ARCINIEGAS, GERMÁN 1955 *Amerigo y el Nuevo Mundo*. Editorial Hermes. México-Buenos Aires.

BAIAO, ANTONIO 1936 El viaje de Magallanes según un testigo presencial. *Revista Chilena de Historia y Geografía* N° 7. Santiago.

BARROS ARANA, DIEGO 1864 *Vida i viajes de Hernando de Magallanes*. Imprenta Nacional. Santiago de Chile.

1884 *Historia Jeneral de Chile*, tomo I, Rafael Jover Editor. Santiago de Chile.

BERGREEN, LAURENCE 2004 *Magallanes. Hasta los confines de la Tierra*. Editorial Planeta. Barcelona.

BOORSTIN, DANIEL J. 1986 *Los descubridores*. Editorial Crítica. Barcelona.

CADILHE, GONZALO 2008 *Os Passos de Magalhães. Uma biografia itinerante*. Oficina de Livro. Lisboa.

CASTRO, XAVIER DE, JOCELYN HAMON & LUIS FELIPE THOMAZ Editores 2007 *Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages*. Chandeigne, 2 tomos. París.

CUESTA ESCUDERO, PEDRO 2012 ... *Y sin embargo es redonda. Magallanes y la primera vuelta al mundo*. Editorial Club Universitario. Alicante.

DÍAZ-TRECHUELO, LOURDES 1975 *La organización del viaje magallánico: financiación, enganche, acopios y preparativos*. En Teixeira da Mota A., 1975, págs. 267-287.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, MARTÍN 1944 *Viajes de Magallanes y de Sebastián Elcano*. Emecé Editores. Buenos Aires.

FERNÁNDEZ VIAL, IGNACIO y GUADALUPE FERNÁNDEZ MORENTE 2001 *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Muñoz Moya Editores. Sevilla.

GALLEZ, PAUL 1991 *Cristóbal de Haro. Banqueros y pimenteros en busca del Estrecho Magallánico*. Instituto Patagónico. Bahía Blanca.

GAMA PIMENTEL BARATA, JOAO DE 1975 *A Armada de Fernao de Magalhães*. En Teixeira da Mota A., 1975, págs. 109-134.

GUERRERO VERGARA, RAMÓN 1880 Los descubridores del Estrecho de Magallanes y sus primeros exploradores. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo VI, págs. 33-100. Santiago de Chile.

JOYNER, TIMOTHY 1992 *Magellan*. International Marine. Camden, Maine.

LAGUARDA TRÍAS, ROLANDO A. 1982 *El hallazgo del río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502*. Academia Nacional de Letras, Montevideo.

LEITE DE FARIA, FRANCISCO 1975 *As primeiras relações impressas sobre a viagem de Fernão de Magalhães*. En Teixeira da Mota A., 1975, págs. 473-525.

LEVILLIER, ROBERTO 1948 *América la bien llamada*. Editorial Guillermo Kraft Ltda. Buenos Aires.

- 1966 *Américo Vespucio*. Ediciones Cultura Hispánica. Madrid.
- MAFRA, GINÉS DE 1920 *Libro que trata del descubrimiento y principio del Estrecho que se llama de Magallanes*. Antonio Blázquez y Delgado Aguilera Editores Real Sociedad Geográfica. Madrid.
- MARTINIC B., MATEO 1977 *Historia del Estrecho de Magallanes*. Editorial Andrés Bello. Santiago.
- 1992 (2006) *Historia de la Región Magallánica*. 4 tomos. Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.
- 1995 *Los Aónikenk. Historia y Cultura*. Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.
- 1999 *Cartografía Magallánica 1523-1945*. Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.
- 2000 La vera efigie del descubridor. *Austro-Universitaria* N° 12:7-11. Punta Arenas.
- 2002 Imaginario iconográfico de Fernando de Magallanes, descubridor de Chile. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N° 111:99-110. Santiago.
- 2005 El protomapa de Chile. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N° 114:175-182. Santiago.
- 2010 A quinientos años del nombre de América: sugerencia del mapa de Waldseemüller (1507). *Intus-Legere* vol. 3 N° 2:109-120. Viña del Mar.
- 2011 *Monseñor Giacomini. Paladín de Magallanidad*. Ediciones Museo Maggiorino Borgatello. Punta Arenas.
- 2011 *El occidente fueguino, todavía una incógnita*. GASCO Magallanes. Punta Arenas.
- 2012 Acerca del descubrimiento de Chile por el sur. Diario *El Mercurio*, edición del 18 de noviembre de 2012 ("Artes y Letras"). Santiago.
- MARTINIC B., MATEO y MÓNICA OPORTOT 2002 *Estrecho de Magallanes: puerta de Chile*. Empresa Nacional del Petróleo. Punta Arenas.
- MASSA, LORENZO 1945 *Monografía de Magallanes*. Instituto Don Bosco. Punta Arenas.
- MEDINA, JOSÉ T. 1920 *El descubrimiento del Océano Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y compañeros*. Imprenta Universitaria. Santiago de Chile.
- 1888 – 1902 *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo* (Vol. II y III). Santiago.
- MORALES, JOSÉ LUIS, 1975 *Las derrotas de Magallanes y de Elcano en el primer viaje de circunnavegación*. En Teixeira da Mota A., 1975, págs. 345-369.
- MORISON, SAMUEL E. 1974 *The European Discovery of America. The Southern Voyages A.P. 1492-1616*. Oxford University Press. New York.
- MULLER, FREDERIK 2012 *Tabula Moderna Alterius Hemisphaerii: the oldest surviving map of the Pacific? The Globe*, N° 71.
- NAVARRETE, EUSTAQUIO FERNÁNDEZ DE 1986 *Historia de Juan Sebastián Elcano*. Editorial Amigos del libro vasco. Bilbao.
- NAVARRETE, MARTÍN FERNÁNDEZ DE 1964 *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles (IV)*. En *Biblioteca de Autores Españoles LXXVII*. Ediciones Atlas. Madrid.
- ORTEGA, CASIMIRO (1769) *Primer viaje hecho alrededor del mundo. Emprendido por Hernando de Magallanes y llevado a feliz término por Juan Sebastián Elcano*. Madrid. Reedición Agencia General de Librería y Publicaciones. Buenos Aires, sin fecha.
- PARR, CHARLES McKEW 1953 *So noble a Captain. The Life and Times of Ferdinand Magellan*. Thomas Y. Crowell Company. New York.

- PASTELLS, PABLO 1920 *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Madrid.
- PIGAFETTA, ANTONIO 1970 *Primer viaje en torno del Globo*. Editorial Francisco de Aguirre. Buenos Aires-Santiago de Chile.
- 1985 *Primer viaje alrededor del Mundo*. Edición de Leoncio Cabrero-Historia 16. Madrid.
- RUIZ-GUIÑAZÚ, ENRIQUE 1945 *Proas de España en el Mar Magallánico*. Ediciones Peuser. Buenos Aires.
- SAMANO, JOAN DE (Escribano) 1524 *Instrucción que dio el Rey a Magallanes y á Falero para el viaje al descubrimiento de las islas del Maluco*. Archivo de Indias, Papeles del Maluco Leg. I de 1519 á 1547. (AGI, Patronato 34, Ramo 8), Sevilla.
- SANZ, CARLOS 1979 *Descubrimientos geográficos*. Ediciones Cultura Hispánica. Madrid.
- TEIXEIRA DA MOTA, AVELINO (Editor) 1975 *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio luso-espanhol de Historia Ultramarina*. Junta de Investigações Científicas do Ultramar. Lisboa.
- VÁZQUEZ DE ACUÑA, ISIDORO 2004 *Historia Naval del Reino de Chile 1520-1826*. Síntesis de Ana Victoria Durruty Corral. Compañía Sudamericana de Vapores S.A.-Corporación del Patrimonio Cultural de Chile. Santiago.
- VILLAS-BOAS, MANUEL 1998 *Os Magalhães. Sete séculos de aventura*. Editorial Estampa. Lisboa.
- ZWEIG, STEFAN 1996 (1937) *Magallanes. La aventura más audaz de la Humanidad*. Editorial Claridad. Buenos Aires.

b) Complementaria

- AGOSTINI, ALBERTO M. DE 1945 *Andes Patagónicos*. Buenos Aires. Edición del autor.
- ARMADA DE CHILE. Servicio de Hidrografía y Oceanografía
- 2007 *Derrotero de la costa de Chile*, vol. IV.
- BRAMBATI, ANTONIO (Editor) 1991 *Strait of Magellan Project*. Special issue. *Bolletino di Oceanologia*, vol. IX, 2-3, April-July 1991. Università di Trieste. Trieste.
- BRAUDEL, FERNAND 1992 *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Fondo de Cultura Económica. México.
- CEREZO MARTÍNEZ, RICARDO 1994 *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.
- CORTESAO, ARMANDO y AVELINO TEIXEIRA DA MOTA 1960 *Portugaliae Monumenta Cartographica*, tomo I, Lisboa.
- CHAIGNEAU, J. FEDERICO 1895 *Derrotero del Estrecho de Magallanes en Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo XIV, págs. 201-385, Valparaíso.
- CHALIAND, GERARD y JEAN PIERRE RAGEAU 1986 *Atlas del Descubrimiento del Mundo*. Alianza Editorial. Madrid.
- DREYER-EIMBCKE, OSWALD 1992 *O Descobrimiento da Terra. História e histórias da aventura cartográfica*. Editora da Universidade de Sao Paulo-Companhia Melhoramentos de Sao Paulo. Sao Paulo.
- 1996 *Auf del Spuren de Entdecker am südlichsten Ende der Welt*. Edition Petermann. Justus Perthes Verlag Gotha.
- FERNÁNDEZ-ARMESTO, FELIPE (Editor) 1991 *The Times Atlas of the World Exploration*. Harper Collins Publishers. New York.

- 2012 *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*. Ariel. Barcelona.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, MANUEL 2000 (1999) *Carlos V. El César y el Hombre*. Espasa Forum. Madrid.
- FLOORE, PIETER, JERZY GAWRONSKI, OSCAR HEFTING y JAAP JAN ZEEBERG (editores) 1999 *Holandeses en el Estrecho de Magallanes. A la búsqueda de las huellas de la invernada de la flota de Mahu y Cordes en 1599*. Stichting Olivier van Noort/Instituut voor Pre- en Protohistorische Archeologie, Universiteit van Amsterdam, Amsterdam.
- HILDEBRAND, J. R. 1932 The greatest voyage in the annals of the sea. *The National Geographic Magazine*, vol. LXII, number 6, págs. 698-739. Washington D.C.
- HYDROGRAPHIC OFFICE U.S. NAVY 1920 *South American Pilot*. Vol. II. Washington.
- KUPCIK, IVAN *Cartes Géographiques Anciennes*. Grüd. Paris.
- LADRILLERO, JUAN 1880 Relación de su viaje (1557-1559) manuscrita y reproducida por Ramón Guerrero Vergara. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo IV, págs. 33-100. Santiago.
- LANDÍN CARRASCO, AMANCIO 1992 (Director y Editor) *Descubrimientos Españoles en el Mar del Sur*. Tomo I. Editorial Naval-Servicio de Publicaciones de la Armada. Madrid.
- LEGOUPIL, DOMINIQUE, M. CHRISTENSEN y F. MORELLO 2011 Una encrucijada de caminos: el poblamiento de la isla Dawson (Estrecho de Magallanes). *Magallania* vol. 39(2): 137-152. Punta Arenas.
- MARTÍN MERÁS, LUISA 1993 *Cartografía Marítima Hispana. La imagen de América*. Lunwerg Editores S.A. Barcelona.
- MARTÍNEZ, JOSÉ LUIS 1983 (1958) *Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo XVI*. Alianza Editorial. Madrid.
- O'GORMAN, EDMUNDO 1958 *La invención de América*. Fondo de Cultura Económica. México.
- OVALLE, ALONSO DE 2003 (1646) *Histórica Relación del Reyno de Chile*. Consejo Nacional del Libro y la Lectura. Pehuén Editores. Santiago.
- PACHECO CORVALÁN, BALDOMERO 1908 *Derrotero del Estrecho de Magallanes i aguas adyacentes de la Bahía Inútil i Seno Almirantazgo, de los Senos Otway i Skyring i del Golfo de Xaultegüa*. Talleres Tipográficos de la Armada. Valparaíso.
- PALLO, M. CECILIA 2011 Condicionamiento de la dinámica ambiental en las decisiones humanas sobre asentamiento y circulación a lo largo del estrecho de Magallanes durante el Holoceno Tardío. *Magallania*, vol. 39(2): 177-192. Punta Arenas.
- PARRY, JOHN H. 1986 (1949) *Europa y la expansión del mundo*. Tomo I. Fondo de Cultura Económica. México.
- PASTOREAU, MIREILLE 1992 *Voies Océanes*. Bibliotheque Nationale, Paris.
- RATTO, H. R. 1942 *Carabelas descubridoras*. Sociedad de Historia Argentina. Buenos Aires.
- RIESENBERG, FÉLIX 1946 *Cabo de Hornos*. Librería Hachette S.A. Buenos Aires.
- RONCIÈRE, MONIQUE DE LA y MICHEL MOLLAT DU JOURDIN 1984 *Les Portulans. Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle*. Office du Livre S.A. Fribourg, Suisse.
- ROOT, WALESKA, ROY GENDERS, NIKA S. HAZELTON y PAULA WOLFERT 1983 *Hierbas y Especies*. Editorial Blume. Barcelona.
- SANFUENTES, OLAYA 2008 *Develando el Nuevo Mundo. Imágenes de un Proceso*. Ediciones de la Pontificia Universidad Católica de Chile.
- SARMIENTO DE GAMBOA, PEDRO 1950 *Viajes al Estrecho de Magallanes 1579-1584*. Tomo I. Emecé Editores. Buenos Aires.
- SCHMITT, CARL 1981 (1942) *Tierra y Mar*. Maschke-Hohenheim. Köln-Lövenich.

- SUGDEN, DAVID (Editor) 2005 Artículos de diferentes autores referidos al estrecho de Magallanes en *Geografiska Annaler, Series A Physical Geography*. Svenska Sällskapet för Antropologi och Geografi. Stockholm, Sweden.
- URBANSKI, EDMUND STEPHEN 1981 (1978) *Hispanic America and its Civilizations*. University of Oklahoma Press.
- VARELA BUENO, CONSUELO 1986 El testamento de Amerigo Vespucci. En *Historiografía y Bibliografía Americanistas*, Vol. XXX N° 2: 3-21. Sevilla.
- VARGAS PONCE, JOSÉ DE 1788 *Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años 1785 y 1786. Extracto de todos los anteriores desde su descubrimiento impresos y MSS, Noticia de los habitantes, suelo, clima y producciones del Estrecho*. Madrid.
- VARIOS AUTORES 1988 *El Pacífico Español. De Magallanes a Malaspina*. Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid.

2. Cartografía

- *ATLAS HIDROGRAFICO DE CHILE*. Preparado por Raúl Herrera Aldana, capitán de Navío. Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile.
- *CARTA SEDIMENTOLOGICA DELLOSTRETTO DI MAGELLANO*. Antonio Brambati, Giorgio Fontalon, Umberto Simeoni. Istituto di Geologia e Paleontologia, Università degli Studi di Trieste. En *Bolletino di Oceanologia* Vol. IX, 2-3, April-July 1991. Special issue STRAIT OF MAGELLAN PROJECT. Trieste 1991-92.
- *Estrecho de Magallanes. Ite. Fairway-C. Cooper Key*. Carta 1105 (Escala 1:100.000). Servicio de Hidrografía y Oceanografía Armada de Chile. Valparaíso.
- *Estrecho de Magallanes. Canal Jerónimo y Paso Tortuoso*. Carta 1109 (Escala 1:65.000). Servicio de Hidrografía y Oceanografía Armada de Chile. Valparaíso.
- *Estrecho de Magallanes. Ite. Fairway-C. Cooper Key*. Carta 1114 (Escala 1:260.000). Servicio de Hidrografía y Oceanografía Armada de Chile. Valparaíso.
- *Estrecho de Magallanes. Punta Arenas-Punta Dungeness*. Carta 1126 (Escala 1:200.000). Servicio de Hidrografía y Oceanografía Armada de Chile. Valparaíso.
- *Estrecho de Magallanes. Bahía Gente Grande a Primera Angostura*. Carta 11.500 (Escala 1:100.000). Servicio de Hidrografía y Oceanografía Armada de Chile. Valparaíso.
- *Isla Wellington-Santa Cruz. American Geographical Society. Scale 1:100.000. New York 1956* (Chart V-124).
- *Islotes Evangelistas a Punta Dungeness*. Carta 11.000 (Escala 1:500.000). Servicio de Hidrografía y Oceanografía Armada de Chile. Valparaíso.
- *South America. East Entrance of Magellan Strait from C. Virgins to the First Narrows. London. Published at the Admiralty 1st. April 1869.* (Chart 1336).
- *South America. Magellan Strait from the First Narrows to Sandy Point. London. Published at the Admiralty 1st. April 1869.* (Chart 1337).
- *South America – East Coast Argentina-Chile. Eastern Entrance to the Strait of Magellan. Cabo Virgenes to Punta Delgada including Primera Angostura. Scale 1:100.000 at last 52°30' U.S. Naval Oceanographic Office (24th Ed. June 8, 1968).* (Chart H.O. 444).
- *South America – Chile. Estrecho de Magallanes (Strait of Magellan Punta Delgada to Punta Arenas). Scale 1:100.000 at 52°30' U.S. Naval Oceanographic Office (28th Ed. June 3, 1968).* (Chart H.O. 443).
- *Tierra del Fuego. American Geographical Society. Scale 1:100.000 New York 1956* (Chart V-128).

3. Iconografía

Procedencia de las Ilustraciones

1, 32. Fotografías NASA. 2. Museo Naval, Madrid. 3. L. Martín Merás, *Cartografía Marítima Hispana*, Barcelona 1993. 4. Composición del autor. 5. J.P. Duviols, *Le Nouveau Monde. Les voyages d'Amerigo Vespucci (1497-1504)*, Paris 2005. 6, 7. R. Levillier, *Américo Vespuccio*, Madrid 1966. 8, 19. M. Mollat du Jourdin & M. de La Roncière, *Les Portulans*, Fribourg 1984. 9. P. Barber (ed.), *The Map Book*, New York 2005. 10, 14, 44, 47. Biblioteca del autor. 11, 29b. Naumann & Gobel Verlag, *Kulturgeschichte Europas*, sin lugar ni fecha edición. 12. W. Root et al., *Hierbas y Especies*, Barcelona 1983. 13, 15, 16. M. Villas-Boas, *Os Magalhães*, Lisboa 1998. 17, 48. M. Pastoreau, *Voies Océanes*, Paris 1990. 18. S. Urbanski, *Hispanic America and its Civilizations*, Oklahoma City 1981. 20. Cortesía Museo Top Kapi Sarayi, Estambul. 21. H. R. Ratto, *Carabelas Descubridoras*, Buenos Aires 1942. 22, 30, 46. Museo Nao Victoria, Punta Arenas. 23. Cortesía Club Naval de Valparaíso. 24, 52. Cortesía de Pedro Cuesta Escudero, *Y sin embargo es redonda*, Alicante 2012. 25, 27. M. Martinic & M. Oportot, *Estrecho de Magallanes. Puerta de Chile*, Santiago 2002. 26. Fotografía Raúl Bayer Herrera. 28. R.D. Keynes (ed.), *The Beagle Record*, London 1979. 29a. A. Landín et al., *Descubrimientos Españoles en el Mar del Sur*, Madrid 1992. 31, 50. E. Ruiz Guiñazú, *Proas de España en el Mar Magallánico*, Buenos Aires 1942. 33. Museo Histórico Nacional, Santiago. 34, 40 Servicio de Hidrografía y Oceanografía, Armada de Chile, Valparaíso. 35, 36, 37. Fotografías de Th. Dupradou. 38. P. Floore et al., *Holandeses en el Estrecho de Magallanes*, Amsterdam 1999. 39 a,b,c. Fotografías de Erwin Domínguez. 41. Hispanic Society of America, New York. 42. Mapoteca Archivo J.T. Medina, Biblioteca Nacional, Santiago. 43. Cortesía Presidencia del Senado de Chile, Santiago. 45. Cortesía Club Militar de Oficiales, Punta Arenas. 49, 51, 57. X. de Castro et al., *Le voyage de Magellan (1519-1522)*, Paris 2007. 53. Archivo Palacio Real Turín. 54. Biblioteca Laurenziana, Florencia. 55. Biblioteca Apostólica Vaticana, Borgiano III, Roma. 56. Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel. 58, 59, 61. Archivo Fotográfico "La Prensa Austral". 60. Cortesía Museo Regional de Magallanes.



Colofón

Este libro se terminó de imprimir en los talleres de La Prensa Austral Impresos de Punta Arenas, Magallanes, en octubre de 2016, a quinientos años del arribo a Sevilla de Fernando de Magallanes, en el comienzo de su gran aventura marítima y geográfica que le ha merecido la admiración perenne de la humanidad

LAUS DEO





Llamamos a ese estrecho el “Estrecho Patagónico”, en el cual se encuentran, cada media legua, puertos segurísimos, inmejorables aguas, madera de cedro [ciprés], peces, sardinas, mejillones y apio, hierba dulce y también otras amargas. Nace esa hierba junto a los arroyos y bastantes días sólo de ellas pudimos comer. No creo que haya en el mundo un estrecho más hermoso ni mejor que este.

Antonio Pigafetta.