
DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES UNA PROEZA DE LA GLOBALIZACIÓN

♦ RESUMEN ♦

El descubrimiento del estrecho de Magallanes es una hazaña que permitió encontrar una vía marítima que conectara dos océanos, posibilitando abrir nuevas rutas de navegación para el comercio hacia el viejo continente. Sin lugar a duda, al analizar la importancia que tuvo este descubrimiento, podemos afirmar que la globalización, como concepto, no comenzó con la explosión de las comunicaciones y el internet, en el siglo XX, sino que se fundó en la mente y los corazones de aquellos que buscaban en Las Indias, el comercio y la riqueza para la Europa de hace 500 años.

Palabras clave: Hernando de Magallanes, estrecho de Magallanes, globalización

♦ ABSTRACT ♦

The discovery of the Strait of Magellan is a grand achievement that enabled a seaway that connected two oceans, allowing new trade routes to the old continent. Analyzing the importance that this discovery had, we can affirm without a doubt that globalization, as a concept, didn't begin in the 20th century with the internet or communication boom, but it was founded in the hearts and minds of those that searched the Indies, for trade and wealth in the Europe of 500 years ago.

Keywords: Ferdinand Magellan, Strait of Magellan, globalization



RONALD BAASCH BARBERIS

Contraalmirante, Magister en Ciencias Navales y
Marítimas. (rbaasch@armada.cl)

Las actividades de conmemoración de los 500 años de la primera circunnavegación alrededor del globo, son parte de la agenda internacional de aquellos países que formamos parte de esta hazaña de carácter global y con trascendencia para la humanidad entera.

En lo que respecta a Chile, el primer gran hito de la expedición de Magallanes fue el hallazgo y navegación del estrecho, que, en forma detallada y brillante, el historiador Mateo Martinic B.¹ describe en su libro *Una travesía memorable*.

El presente ensayo pretende describir y relatar respecto de aspectos que enuncio en el título; primero, el carácter de descubrimiento del estrecho, como una acción inherente al espíritu de un marino, que se hace a la mar en busca de nuevos horizontes, lleno de incertidumbres, pero con la voluntad de siempre ir más allá ; y en segundo lugar, el carácter de proeza de la hazaña de Magallanes, identificando en forma sucinta, aquellas marcas que la historia le da a la tarea diseñada el rango de hazaña, quizá equivalente en nuestros tiempos, a la búsqueda del hombre por establecerse en el sistema solar y lograr radicar la vida humana en el planeta Marte. Finalmente, podemos confirmar que la globalización como concepto, no comenzó con la explosión de las comunicaciones y el internet en el siglo XX, sino que se fundó en la mente y los corazones de aquellos que buscaban en las Indias, el comercio y la riqueza para la Europa de hace 500 años.

Descubrimiento

La época de los grandes descubrimientos por la vía marítima había comenzado a fines del siglo XV, con un hito monumental como el descubrimiento de América en 1492 por parte de Colón, coincidentemente con la victoria de los reyes católicos en Granada, España y el inicio de la correspondiente expulsión de los musulmanes desde la península ibérica; pero asimismo, en

1497, Vasco de Gama ya había arribado a las Indias a través de la ruta comercial establecida navegando en torno a África y cruzando el Cabo de la Buena Esperanza.

1501 y 1502 fue cuando Américo Vespucio completó el reconocimiento de la costa oriental de Brasil y se descubrió la de Uruguay, el Río de la Plata y la Patagonia atlántica.

Esta pequeña reseña permite visualizar el contexto de las expediciones hasta la fecha realizadas e identificar como las coronas de Portugal y Castilla van a la vanguardia del saber geográfico y de la empresa exploratoria.² Acompaña a este escenario, la firma del Tratado de Tordesillas entre Portugal y España, lo cual es de vital importancia para los eventos que habrían de suceder en los próximos años y en víspera al 1519 y fecha del zarpe hacia la *terra Incógnita*.³

Sin querer entrar en mayores detalles de las preparaciones que Magallanes dispuso para la expedición o el por qué el marino portugués navegó bajo la bandera de la corona de España en vez de seguir al rey Manuel I de Portugal, esas son materias que dejo al lector como una motivación para profundizar el conocimiento y entendimiento de la situación política estratégica que se vivía en esos años y que le dan forma al escenario mundial del poder, el comercio y la economía mundial. Recomiendo el libro de Martinic para estos fines.

Volviendo al descubrimiento del Estrecho en particular, cabe destacar que la expedición de Magallanes había zarpado desde Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del río Guadalquivir, en España, en septiembre de 1519 con cinco navíos iniciales y recién en octubre de 1520, solo cuatro buques remanentes se encontraban en condiciones y en posición de ingresar a un área descrita por el piloto Francisco Albo en sus memorias:

1. Mateo Martinic Beros. (Punta Arenas, 1931), Premio Nacional de Historia año 2000 y Miembro Honorario de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Miembro de Mérito de la Academia Portuguesa de Historia.

2. Subtítulo del Capítulo "La Tierra es redonda", Martinic, 2018. *Una travesía memorable*.

3. Merriam-Webster, def: Territorio desconocido. Tierra inexplorada por el hombre



... a los 21 del dicho, tomé el sol en 52 grados limpios, a 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 mil Virgenes...

El párrafo precedente nos permite visualizar como el oficial navegante mantiene la observación astronómica con rigurosidad y que permitió, *a posteriori*, tener claridad respecto de los hitos geográficos descubiertos por la expedición y que tendrán mayor relevancia más adelante. Asimismo, de la lectura de los documentos y diferentes fuentes, se visualiza como esta expedición también aportó en aquellas observaciones que cambiarían el entendimiento de la navegación astronómica; de hecho, el piloto Francisco Albo, así como Pigafetta⁴ describen la manera en cómo fueron perdiendo la observación de la estrella Polar a medida que seguían hacia el Sur, para dar paso a un conjunto de cuatro estrellas relucientes

y que en un arreglo permanente forma un cuadrilátero y el tramo que une las estrellas exteriores se mantiene alineada con la dirección general del sur (Cruz del Sur).⁵

Asimismo, la descripción de la punta donde se inicia el saco oriental es lo que hoy conocemos como punta *Düngenness*, teniendo el nombre del cabo de las Mil Virgenes, una connotación religiosa, por ser el día 21 de octubre la celebración de Santa Úrsula y a esta mártir de la Iglesia se le atribuye el haber sido muerta por Atila, el rey de los Hunos, en el año 383 de la era cristiana, junto a 11 doncellas vírgenes⁶ que la acompañaban y que no claudicaron frente a su fe.

Habiendo ingresado por la boca oriental del estrecho, Magallanes debía cerciorarse si esta nueva entrada era lo que anhelaba o sólo era otra bahía sin salida. Para eso, dispuso de una partida de reconocimiento para que bajara a tierra y esta acción, que de paso constituyó el descubrimiento de Chile por el Sur, lo realizó el piloto Juan

4. Refiriéndose a la Cruz del Sur señala: "En estas singladuras percibimos una cruz de 5 estrellas radiantes de dirección poniente y dispuestas con gran simetría."

5. Quien primero denominó Cruz del Sur a esta constelación, fue el marino Fernando de Magallanes, llamándola "Cruz do Sul." Recién en el año 1679, La Cruz del Sur, se constituye como constelación independiente con el número 63, pues con anterioridad integraba la pata trasera izquierda del Centauro.

6. La mitología popular y algunos textos en latín de la época inducen a un error al indicar que eran 11.000 vírgenes, en vez de sólo 11. En la España de 1520, esta fecha era motivo de celebración del santoral católico.

Carvalho, quien desembarcó en la costa norte del estrecho, en el sector ahora conocido como Posesión y subió a una cota de 106 m, al ahora también conocido monte Dinero, donde existe un hito construido recién el año 2002 por la empresa ENAP y que marca el primer lugar geográfico del descubrimiento del estrecho y de lo que sería el futuro Chile.

Simultáneamente, dispuso una unidad de tarea compuesta por las Nao *San Antonio* y *Concepción* para que ingresaran por la bahía recién descubierta, para verificar si ésta tenía salida. Estas dos naves navegaron la primera y segunda angostura, para luego regresar a la posición de Magallanes, tiempo en el cual sobrevino una tormenta de 36 horas de duración y de gran intensidad. Por su parte, Magallanes que también sufrió los embates del temporal y visualizando fuegos en la costa sur del estrecho, asumió que sus naves destacadas habían zozobrado, lo que en realidad nunca sucedió.

Por lo anterior, Magallanes nombra por primera vez, a la costa sur del estrecho como la Tierra del Fuego.⁷

Pigafetta describe lo acontecido de la siguiente manera:

Habíanse pasado dos días sin que hubiésemos visto reaparecer las dos naves enviadas a averiguar el término de la bahía, de modo que las creíamos perdidas por la tempestad que acabábamos de experimentar; y al divisar humo en tierra, conjeturamos que los que habían tenido la fortuna de salvarse habían encendido fuegos para anunciarnos que aún vivían después del naufragio.

Mas, mientras nos hallábamos en esta incertidumbre acerca de su suerte, les vimos regresar hacia nosotros, singlando a velas desplegadas, los pabellones al viento y cuando estuvieron más cerca, dispararon varios tiros de bombardas, lanzando gritos de alegría.

Durante los 37 días que Magallanes navegó por las aguas del estrecho, se realizaron diferentes actividades de reconocimiento, abastecimiento de víveres, agua y descanso para las dotaciones, todo lo cual está descrito con detalles en la bibliografía de referencia; sin embargo, la recalada a la bahía de las Sardinias, actual Fortescue, es la de mayor relevancia.

Esta recalada y lo que allí aconteció, constituyó el punto de la decisión en el hallazgo definitivo del cruce interoceánico.

Habiendo arribado con las cuatro naves con que aún contaban, se efectúa una junta de capitanes o reunión de comandantes, donde se evalúa la campaña y se efectúa una apreciación de la situación y se toman decisiones. La primera de ellas es determinar cuál de las diferentes rutas es la que los llevará hacia el otro cuerpo de agua, (que llamaría Pacífico) tarea no menor frente a un territorio nunca explorado y que, para quienes han navegado en la zona austral, presenta variadas alternativas.

Inicialmente destaca dos unidades a explorar hacia el Sur, siguiendo la costa de la actual isla Dawson, hasta más al sur del seno Almirantazgo. Sólo una de ellas (*La Concepción*) regresa a Fortescue a entregar novedades a su comandante de flota; el otro buque (*San Antonio*) deserta de la operación y regresa a España.

Simultáneamente, Magallanes decide explorar hacia el norte de Fortescue, pero esta vez lo hace destacando una embarcación menor acondicionada con velas y remos, para que efectuara un reconocimiento a corta distancia y aportara con información, de modo de mantenerse él con los dos navíos en posición de poder recibir las novedades de la otra unidad de tarea.

Esta acción, que hasta el día de hoy efectuamos cuando navegamos en áreas no antes investigadas, dio los frutos que se esperaba. El teniente Roldan de Argote, junto a otros tres marinos, se presume

7. Lo anterior, sin perjuicio que esta denominación fue siendo confirmada durante toda su navegación por el Estrecho, al ver rutinariamente fuegos encendidos en la costa.

que navegaron, subiendo inicialmente por el canal Jerónimo y al llegar al seno Otway, se dieron cuenta que esa salida no era tal y regresaron para continuar por el oeste de aquel acceso, por lo que hoy es el paso Tortuoso, visualizando un cerro de aproximadamente de 300 m de altura y con una forma muy particular, en forma de campana,⁸ hasta donde subieron y desde donde pudieron apreciar la extensión del paso Largo, concluyendo que al término de este canal, estaba la salida hacia el Pacífico.

Esta gran noticia fue recibida con júbilo por las dotaciones de los tres navíos que todavía formaban la expedición y por lo cual Magallanes dispuso la realización de una misa en tierra firme, el día 11 de noviembre de 1520, en el lugar que hoy figura en la cartografía como islote Wigman, al interior de la bahía. La misa fue oficiada por el capellán de la expedición, sacerdote Pedro Valderrama.

El resultado de todo lo anterior, fue una navegación final de seis días para salir por el estrecho hasta la ubicación del actual faro Félix, llamado por Magallanes como cabo Deseado, por todo lo que había significado para él y todas sus tripulaciones por tan largo tiempo hasta ese momento.

El resto de la historia de Magallanes en su travesía por el Pacífico; sus aventuras en el sudeste asiático; su muerte en Las Filipinas y el regreso de Sebastián Elcano al mando de sólo 18 de los 265⁹ hombres que inicialmente zarparon, es un imperdible para los lectores que gusten de las aventuras y para lo cual, recomiendo, en este caso, leer a Pigafetta directamente, como fuente primaria y testigo de todo lo acontecido.

Proeza

Que duda cabe que esta empresa de circunnavegar el globo, en buques del tipo Nao, de desplazamiento medio de 100 toneladas cada uno, tres mástiles, 21 m de eslora

promedio, manga 7 m y calado 3,5 m, pueden ser consideradas, desde la perspectiva de las capacidades desplegadas, como precarias. Pese a lo descrito, la expedición no escatimó en las vituallas para hacerse a la mar, embarcando cabuiería, velería, anclas, poleas, motones y bombas, fanales y maderas de respeto junto a herramientas de carpintería y herrería. También se las dotó de la artillería necesaria para el uso marino o para enfrentar contingencias de ataque o defensa, incluyendo armamento de lombardas, pasamuros y falconetes y su respectiva munición. En armas de infantería, se incluyó espadas, lanzas y ballestas.

La alimentación de la expedición se planificó de acuerdo con los estándares de la época y que se habían normalizado a partir de las experiencias de la propia España en sus viajes a América, como también por el uso y la costumbre de los hombres de mar del 1500.

Estas provisiones incluían alimentos secos como arroz, legumbres, ajos, frutas secas, vino, vinagre y para los efectos de las proteínas, la carne era considerada con los animales vivos que se embarcaron (vacunos, cerdos y gallinas). El agua se embarcaba en tinajas y era repuesta con las aguas lluvia durante la travesía o durante las recaladas a puertos o lugares de la costa con capacidad de aguada.

Respecto del arte de navegar y considerando que la hazaña basaba su éxito en la habilidad de posicionar la flota en la alta mar y buscar aquellos rumbos que permitieran alcanzar la latitud desconocida del supuesto cruce interoceánico, se embarcaron siete astrolabios, 21 cuadrantes de madera para la situación, 35 brújulas y seis pares de compases para trazar los rumbos en las cartas. Se incluyeron 28 relojes de arena y 24 cartas de navegación, además de papiros y cueros para el desarrollo de nuevas cartas durante la travesía.

8. El citado accidente geográfico está consignado en la carta náutica y Derrotero de las Costas de Chile como "Campana de Roldán."

9. Mateo Martínic sostiene que no hay precisión en la dotación exacta al zarpe desde Sevilla y que existen referencias que indicarían que personal adicional fue embarcado hasta en Canarias, antes de recién atravesar el Atlántico. El número de 265 hombres en una media aceptada por el autor.

Respecto del personal embarcado, Magallanes debió afrontar el mayor de los problemas de la expedición. El capitán general de la flota, como era su rango oficial, según lo consigna Pigafetta, era Magallanes, de origen portugués, pero al servicio del rey de España. Sus capitanes, mixtos, algunos españoles y otros portugueses; sus dotaciones, multinacionales, con un predominio español y portugués. Es decir, un crisol de nacionalidades, idiomas, culturas e intereses, lo cual acarreó efectos nocivos en la cohesión de la flota y especialmente entre sus comandantes de buque, lo que se tradujo en motines, indisciplinas, juicios, penas de muerte y diversos mecanismos de justicia a bordo para sostener la disciplina y el buen orden a bordo de los buques.

Paradójicamente, el único voluntario, sin sueldo y supernumerario de la expedición, fue un italiano, originario de Vicenza y que no tenía ningún rol ejecutivo a bordo, el cronista Antonio Pigafetta, del cual se ha citado *in extenso* durante este relato, pero que el destino quiso que pudiera sobrevivir a tres años a bordo de estas naves y salvara de la hambruna en la mar, de las tribus filipinas y de las diversas enfermedades y calamidades que tuvieron que soportar estas épicas dotaciones. No cabe duda de que ésto fue una proeza, una hazaña sin parangón en la historia de la humanidad y que permitió que la globalización fuese lo que hasta hoy entendemos como tal; es decir, el globo de la tierra comunicado a través de las vías que el hombre buscó para explorar, navegar y comerciar y que para tal efecto, al igual que hoy, 500 años más tarde, escogieron el mar.

Conclusiones

La expedición de Magallanes es el resultado de una realidad y contexto político-estratégico del siglo XV. El descubrimiento de América por Colón en 1492; la ruta a las Indias consolidada por Portugal a través del sur de África generó una demanda por buscar una alternativa oceanopolítica para disputar el control del comercio marítimo hacia las Indias por parte de España. Asimismo, el Tratado de Tordesillas de 1494 generó las condiciones para desencadenar una verdadera guerra comercial entre estas dos potencias marítimas y comerciales, y que cuyo botín principal era el acceso a las especies que la Europa de la época valoraba tanto como el oro proveniente desde la América recién descubierta.

Magallanes, navegante portugués, pero a disposición del rey de España, logró conformar una expedición para satisfacer el objetivo político de España. Para tal efecto zarpó en septiembre de 1519, hace 500 años desde la península ibérica con cinco navíos y 265 hombres, para una travesía proyectada de dos años de duración.

Su ingreso a la boca oriental del estrecho que hasta hoy lleva su nombre, fue un 21 de octubre de 1520. Navegó al interior del estrecho por 38 días y de las actividades más relevantes realizadas durante este período, resaltan el haber tomado posesión a nombre de la corona española en monte Dinero, bahía Posesión, para posteriormente, consolidar su decisión de cruzar hacia el Pacífico en la bahía de las Sardinias, hoy llamada Fortescue, lugar donde, oficialmente se realizó la primera misa católica en lo que sería la futura Capitanía General de Chile.

