

EL VIAJE DE MAGALLANES, 1520-2020

Ximena Urbina^a y Juan Pimentel^b

La primera circunnavegación fue identificada rápidamente por sus contemporáneos como una gesta sin precedentes. Así, Maximiliano Transilvano (secretario de Carlos V) o Giovanni Battista Ramusio (erudito y compilador de viajes) dejaron por escrito el juicio que la posteridad les reservó a aquellos hombres intrépidos: al rodear la Tierra, la navegación de la *Victoria* había superado todas las hazañas náuticas del pasado, ofreciendo una imagen de nuestro planeta que ningún héroe o argonauta de la Antigüedad podía siquiera haber rozado. Dar la vuelta al mundo era un hecho insólito, algo que probaba la superioridad sobre los antiguos y que afirmaba la noción de progreso, aunque también, por otra parte, la gran conquista había sido en buena medida azarosa, algo casual, es decir, imprevista, no planeada: una vez alcanzadas las Molucas por la nueva ruta, aquellos hombres desesperados solo buscaban huir hacia delante, seguir en pos del sol, efectuar un *nostos* (un regreso) improbable y circular. Más que demostrar empíricamente la redondez de la Tierra, algo sabido y que a nadie le preocupaba demostrar, la primera circunnavegación puso sobre la mesa algunos hechos geográficos trascendentes y problemáticos, ese tipo de hechos que exigen décadas para ser asimilados e incorporados al pensamiento y la ciencia del momento, como la emergencia del Nuevo Mundo, sin ir más lejos.

El Nuevo Mundo, precisamente, había sido y seguía siendo un obstáculo para llegar a Oriente, el horizonte de los viajes colombinos y también el de la Armada de la Especiería, comandada por Fernão de Magalhães, el navegante portugués que había ofrecido a la corona española acceder al Moluco por la ruta de poniente. América tardó en ser identificada como una entidad distinta a Asia. Era un continente imprevisto, no entraba en los cálculos (en los cálculos erróneos del perímetro terrestre, para empezar). También era incalculable el vasto océano que Magallanes hubo de atravesar tras sortear el Nuevo Mundo, el Pacífico (después identificado como el mismo océano que Núñez de Balboa había avistado en las playas del Darién en 1513, el Mar del Sur). Porque si América era un cuerpo molesto, un obstáculo, la forma de rodearlo, el paso que permitiera salvarlo o evitarlo era un axioma geográfico, un estrecho necesario. Es el ansiado estrecho de Todos los Santos, llamado posteriormente de Magallanes.

El hallazgo de esa vía de comunicación entre el Mar del Norte y el Mar del Sur desplazó las columnas de Hércules desde Gibraltar hacia el Nuevo Mundo y reubicó el centro de gravedad de la Edad Moderna. Atravesar aquel laberinto más allá de los “cincuenta rugientes” fue un hecho cargado de significado dentro de una empresa náutica tan cargada ya de por sí de significado, tal vez la empresa que desencadenó lo que Heidegger

^a Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

^b Departamento de Historia de la Ciencia, Centro de Ciencias Humanas y Sociales, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

llamó “la época de la imagen del mundo”. En este número especial de la revista *Magallania* hemos querido poner de relieve la trascendencia de este primer paso a través de dicho pasaje, ocurrido en octubre y noviembre de 1520.

El descubrimiento del Estrecho fue un hito en el desvelamiento de un hecho geográfico de primera magnitud que se suele obviar, la comunicación entre los océanos. El agua rodeaba la Tierra, tal y como el río océano ceñía el mundo en el escudo de Aquiles. Además, la búsqueda del paso permitió revelar la existencia de tierra en latitudes australes muy altas. Ningún europeo había llegado a un extremo tan meridional. En consecuencia, se establecieron los primeros contactos con los indígenas que habitaban aquel frío y la nieve, cazadores de guanacos, principalmente, a quienes se bautizó como patagones. De estos primeros contactos surgieron la leyenda de su gigantismo y el topónimo para designar una extensa región, mucho más amplia que las costas del Estrecho mismo, proyectada miles de kilómetros hacia el norte: la Patagonia.

En este número monográfico se tratan estos temas y muchos más, relativos a las múltiples posibilidades que abrió para Occidente el descubrimiento de un corredor marítimo verdaderamente endiablado, pues por su entrada oriental era ancho y claro, pero una vez adentro se convertía en un laberinto cada vez más estrecho y enmarañado, un dédalo irresoluble. Aquel mundo de islas y bordemar estaba poblado por diferentes grupos llamados genéricamente canoeros, quienes con un artefacto muy eficiente -la canoa de corteza, desarmable por estar cosida- vivían de la caza y recolección marina. Con ellos no entraron en contacto ni los hombres de Magallanes ni sus sucesores inmediatos, como sí hicieron con los patagones, quienes les proporcionaban carne de guanaco. Las relaciones entre los europeos y los pueblos kawéskar y yaganes del sistema de archipiélagos del Pacífico austral, Tierra del Fuego y cabo de Hornos fueron bastante más tardías (a partir del siglo XIX), especialmente cuando se comenzó a explotar el lobo marino y las ballenas. El choque cultural fue más radical -por tardío, y por la mayor diferencia cultural- que con los continentales patagones.

En 1520 la posibilidad de atravesar el continente americano para llegar a las islas de las especias prometía a España la expectativa de acceder a ellas sin rodear África y navegar por los mares de la India, una ruta dominada por los portugueses. Todas las noticias sobre cómo llegar a este pasaje, canal o estrecho y cruzarlo con éxito fueron muy apreciadas y produjeron nuevos mapas en la época de oro de los cartógrafos y la imprenta, un mundo anterior a la retransmisión en directo y el *streaming*, es decir, un mundo en el que el testimonio directo era escaso y valioso, la única fuente de certidumbre sobre regiones remotas e inaccesibles.

El dossier comienza con un primer grupo de artículos que proponen distintas interpretaciones sobre el impacto que tuvo en Europa la circunnavegación del mundo. El primero de ellos se titula “De dioses y versos, de gigantes y océanos” y está centrado en la figura de Magallanes en el contexto de las navegaciones y las letras lusas. Su autora es Isabel Soler, profesora de la Universidad de Barcelona y experta en la expansión portuguesa en el Renacimiento. Antonio de Pigafetta, sostiene Soler, narró la epopeya del temple y la determinación de Fernando de Magallanes, tal y como hizo Luís Vaz de Camões con Vasco da Gama y su viaje iniciático. Pero si bien Helios/Apolo condujo a Magallanes, como muestra la estampa de Stradanus y Collaert que De Bry incorporó a su monumental serie americana, Venus guió los pasos de Vasco da Gama. Los dos nautas portugueses desencadenaron el mundo moderno, aunque según Camões la diosa Tetis le mostró las riquezas de Oriente solo a Vasco da Gama y no al traidor Magallanes (triste destino el de los apátridas, habitualmente denostados por unos y otros). Pigafetta, uno de sus escasos defensores, precisamente, fue el exponente de la nueva literatura de viajes, un escritor que por su meticulosidad y forma discursiva -defiende Ezequiel Pérez en el segundo artículo- difiere bastante de los otros cronistas de la gesta: Francisco Albo y Maximiliano Transilvano.

Tras su comparación con Vasco da Gama y su paseo por las *Lusíadas*, Isabel Soler propone un cuadro sobre los descubrimientos del viaje de Magallanes algo original. Omite algunos de los más clamorosos, por obvios o comentados en la

literatura al uso, así la propia circunnavegación o la ruta occidental para llegar al Moluco atravesando el Pacífico, incluye sin embargo el hallazgo del Estrecho y añade otros tres, bastante dolorosos y a menudo mortales: el de un frío nunca antes experimentado, el terrible viento del corredor eólico que limitaba con la Tierra de Fuego y finalmente el encuentro con un hambre devastador en la inmensidad del Pacífico, salpicado por la sed y el escorbuto.

Ezequiel Pérez, investigador de la Universidad de Buenos Aires y de CONICET, opta por manejar dos escalas, una global y otra local, en su artículo “Versiones del estrecho de Magallanes. El paso interoceánico desde la primera circunnavegación hasta la conquista del reino de Chile (1520-1552)”. Por un lado repasa cómo fue concebido el Estrecho desde Europa, en la geopolítica de Carlos V, las instrucciones que recibió Magallanes y también en los relatos de sus primeros cronistas, los profetas de la posesión a distancia. La otra versión sería la de Pedro de Valdivia, que consideró el Estrecho como un territorio propio del reino de Chile. Antes del viaje, los promotores de la empresa estaban preocupados por las distancias y el comercio interoceánico. Las dos monarquías ibéricas rivalizaban en un contexto global por la posesión de unas islas situadas en el otro extremo del planeta. El Estrecho era entendido como un lugar de tránsito, de hecho, era el lugar que permitía ese tránsito hacia el gigante azul que había emergido entre Asia y América, el Pacífico. Visto así, estaba vinculado a las Molucas y las Indias portuguesas.

Veinte años después de la circunnavegación Pedro de Valdivia le dio un sentido completamente diferente al Estrecho, integrándolo en el reino de Chile. Lejos de Europa, el conquistador extremeño lo entendió como un territorio que la corona española debía poseer efectivamente para evitar que otras naciones lo utilizaran como acceso a América o a Oriente. Como dice Pérez, Valdivia “territorializó” el Estrecho. Con estas dos versiones o lecturas podríamos preguntarnos hasta qué punto los estrechos, las regiones, los continentes, las islas o las montañas se fabrican discursivamente, cuál es la extraña relación entre el espacio y sus narrativas.

Luego tenemos cómo fue interpretado en Europa el viaje de Magallanes. En “La homogeneización del presente: conciencia

global y tiempo de la Historia en crónicas sobre la primera vuelta al mundo (1685-1601)”, Miguel Ibáñez, profesor del Departamento de Literatura y Lenguas romances de la Universidad de Villanova, analiza las fuentes del viaje de Magallanes y las *Décadas* de Antonio de Herrera y Tordesillas para recordar que la primera vuelta al mundo fue interpretada, tal y como decíamos antes, como un salto cualitativo desde la Antigüedad al Mundo Moderno. Su símbolo máximo fue la nao *Victoria*, presentada como signo de este cambio en crónicas, mapas e imágenes. Ibáñez defiende que la vuelta al mundo produjo nuevas formas de expresar el tiempo presente en la Historia, inscrito y narrado por primera vez como una ruptura respecto a las referencias que durante siglos habían marcado los modos de articular el tiempo. La experiencia de rodear la Tierra y la posibilidad de seguir haciéndolo, dieron lugar -según Ibáñez- a una “conciencia global” y un renovado “horizonte de expectativas”, conceptos imprescindibles para interpretar el impacto de una empresa que inauguró un tiempo nuevo y una nueva manera de escribir la Historia.

Mateo Martinic, profesor emérito de la Universidad de Magallanes, Premio Nacional de Historia en el año 2000 y fundador de la revista *Magallania*, nos ofrece “La imagen cartográfica del estrecho de Magallanes en las dos primeras décadas que siguieron a su descubrimiento”. Actualizando y complementando permanentemente su libro dedicado a la *Cartografía Magallánica*, publicado en 1999, Martinic da cuenta de cómo la cartografía producida en Europa fue recogiendo nueva información sobre el área magallánica, fruto de las sucesivas navegaciones, pero también reescribiendo la primera exploración, es decir, recuperando la información de quienes formaron parte del viaje de Magallanes. Aquí sostiene que solo se conservaron cuatro mapas originales o relacionados directamente con la travesía por el Estrecho, de los cuales uno se perdió en tiempos recientes. Entre ellos destaca el mapa conocido como “el planisferio de Turín”, que representa todo el mundo conocido en la época (década de 1520) y que muestra lo que hasta entonces se conocía del Estrecho. Dada la simplicidad del dibujo del Estrecho que hizo Pigafetta, y lo poco expresivas que son las fuentes directas de quienes realizaron aquella primera travesía, Martinic

argumenta que debieron existir otros mapas realizados por la gente de a bordo, unos materiales que, seguramente recuperados por la Casa de Contratación, fueron la base de los primeros mapas que retrataron el confín austral. Uno de ellos es este planisferio de Turín. En una segunda etapa, después de las navegaciones de Francisco Jofré de Loaysa (1526), Simón de Alcazaba (1535) y León Pancaldo (1537), resulta especialmente rico en información el mapa hecho hacia 1540 por Alonso de Santa Cruz, y que se conserva en la Biblioteca Nacional de España. Este artículo, por tanto, se pregunta por las fuentes de información (escritas, orales, dibujos) que dieron origen a los mapas relativos al Estrecho, analizando con cuidado la información cartográfica y la toponímica para detectar sus cambios, avances y retrocesos.

En “América y el espacio transmagallánico, siglo XVI”, Ricardo Padrón, profesor de la Universidad de Virginia, aborda un tema clave en la configuración del imaginario geopolítico y la historia de los conceptos metageográficos: las dificultades para entender América como un continente separado de Asia, la resistencia para ser extirpada de las estribaciones más orientales de un espacio a mitad de camino entre Ptolomeo y las noticias fragmentarias que se tenían sobre Oriente en la Baja Edad Media. Hubo un tiempo en que las Indias Occidentales fueron entendidas como un espacio transpacífico. Este asunto, del que se ha ocupado en su reciente libro (*The indies of the setting sun*), es el resultado -como dice el propio Padrón- de las posibles respuestas a la pregunta “¿a dónde nos lleva el estrecho de Magallanes?”. La dialéctica entre América y Amerasia atravesó buena parte del siglo XVI, cuando cada vez que en algún lugar se inventaba América para un determinado público, se la deshacía en otro lugar para otro público, como afirma Padrón. La historia de este polivalente estrecho nos enseña por tanto que los espacios se construyen con imágenes y con palabras, pero también que se fabrican para determinados auditorios y que así varían y se alteran, pues el conocimiento, todo conocimiento, el geográfico también, vive sometido a los rigores de cualquier otro producto cultural: a las inclemencias del tiempo, a las constricciones del espacio, a los intereses sociales de sus productores, a las necesidades y gustos de sus consumidores.

Un segundo grupo de artículos se refieren al proceso en el que fueron apareciendo los archipiélagos e islas que se sitúan más al sur del estrecho de Magallanes. Es el caso de la expedición de los hermanos García de Nodal, enviados por España como consecuencia de la navegación hecha hacia los mares australes por barcos de las Provincias Unidas de los Países Bajos, quienes habían hallado en 1619 un paso interoceánico distinto, al que llamaron cabo de Hornos, el hito más meridional del archipiélago de la Tierra del Fuego. Los García de Nodal reconocieron en 1621 los lugares visitados por los holandeses y los rebautizaron, españolizándolos. Los nombres de estrecho de San Vicente y cabo de San Ildefonso reemplazaron a los de estrecho de Le Maire y cabo de Hornos. Además, descubrieron otras islas, a las que llamaron Diego Ramírez de Arellano, piloto y cosmógrafo de la expedición, quien también rebautizó la Tierra de Fuego con el topónimo de su lugar natalicio, Xátiva (una población del Levante español).

Rodrigo Moreno y Francisca Rodríguez, profesor y alumna respectivamente de la Universidad Adolfo Ibáñez, tratan el viaje en su trabajo “La expedición de los hermanos Nodal y Diego Ramírez de Arellano. El legado en la cartografía hispana del siglo XVII”. En efecto, exceptuando las islas Diego Ramírez, la cartografía impresa europea no recogió los nuevos nombres dados por los hermanos García de Nodal. Este artículo encara el contraste entre el escaso éxito de la nueva toponimia propuesta en la cartografía europea y su presencia en los derroteros náuticos producidos por los pilotos españoles en el siglo XVII. Preservar dichos nombres era una forma de reivindicar una presencia y una posesión simbólica del territorio. Los mapas, los derroteros y los nombres crearon y transformaron los espacios, de lo que siempre fueron muy conscientes todos cuantos se entregaron a las nobles artes de la cartografía, la toponimia y el viaje (también conocido como el arte apodémica).

Dentro de los topónimos, pocos como la Tierra de Gigantes, *Gigantum Regio*, un nombre que literalmente creó una realidad en el extremo meridional de América. La existencia de gigantes fue avalada y legitimada porque se apoyaba en el testimonio de los viajeros, los únicos que podían esgrimir la experiencia directa,

el contacto sensible. Los espacios inaccesibles o de difícil acceso siempre fueron idóneos para los prodigios y las maravillas. Lo vulgar suele habitar en lo cotidiano. Allá lejos, sin embargo, siempre hubo espacio para lo extraordinario. Carolina Martínez, investigadora de las universidades Nacional de San Martín y de Buenos Aires, y de CONICET, nos ofrece aquí su trabajo “Patagonia en la Edad de Oro de la cartografía holandesa: una genealogía del *Gigantum Regio* (s. XVII)”, donde repasa con detalle los documentos que consignaron la existencia de hombres de estatura gigante (Patagones) y se detiene en los relatos de viaje impresos con imágenes y grabados, aquellos que mostraban y hacían visibles aquellos hombres desmesurados que poblaban el extremo del mundo.

Los intereses comerciales de las Provincias Unidas, junto con el desarrollo que adquirieron allí la imprenta y el grabado en el siglo XVII, permitieron las magníficas cartografías holandesas del área magallánica-fueguina, una región a la que se la dotó de una identidad específica. Trabajando imágenes y textos relacionados con ellas, Carolina Martínez detecta la existencia de una “genealogía” de gigantes, figuras que aparecen y perduran hasta convertirse en un conjunto representativo de la Patagonia, una de sus “síntesis iconográficas”. Algunas de estas figuras muestran los usos locales de los recursos naturales o las costumbres que más llamaron la atención a los europeos como aquel que se introducía una flecha por la boca, una práctica purgativa o quizás una muestra de su fortaleza, atributos ambos del primitivismo que los europeos les adjudicaban; o aquella madre que alimentaba a sus hijos con la carne ensangrentada de un ave, otra imagen icónica.

Clayton McCarl, profesor de la Universidad de North Florida, también ofrece otro estudio sobre ciertos materiales cartográficos y unas fuentes escritas asociadas a dichos materiales. Bajo el título “Tosco e imperfecto, con mucho de fabulado”, nuestro autor estudia un mapa bastante singular. Se trata del de la región austral, de Francisco de Seyxas y Lovera, un piloto gallego que tras navegar por las inmediaciones del Estrecho agregó un mapa a las *Taboas geraes de toda navegação*, el atlas manuscrito del cartógrafo portugués Joao Teixeira, fechado en 1630 y conservado actualmente en la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos.

En ese mapa añadido, Seyxas registró tres nuevas informaciones: las islas de Seyxas (un topónimo que, para desgracia de su memoria, nunca fue recogido después), el estrecho de La Roche y dos supuestas y sorprendentes colonias inglesas, una situada en Tierra de Fuego y otra en la costa pacífico-austral, no muy lejana a la anterior. El propio Seyxas describió ambas colonias en su libro *Piratas y contrabandistas de ambas Indias*, un manuscrito que permaneció inédito hasta que el propio McCarl lo publicó en 2011.

A su vez, Natalia Gándara, doctoranda en Historia por el University College London, realiza otra interesante aportación desde la historia de la ciencia, “Mapeando los pasos interoceánicos australes: la producción y circulación de conocimiento hidrográfico y cartográfico en las expediciones españolas a fines del siglo XVIII”. Su autora, en efecto, rastrea cómo circuló la información generada por las distintas expediciones hidrográficas en los confines australes en los años anteriores a 1800. De fondo estaba una cuestión náutica fundamental, elegir entre las dos rutas para efectuar el tránsito interoceánico, atravesando el estrecho de Magallanes o doblando el cabo de Hornos. Es notable en este sentido el destacado lugar que Gándara otorga a los prácticos de navegación (los indígenas canoeros) en el proceso de producción de nuevo conocimiento mediante su saber fáctico de los lugares a explorar por los marinos españoles. La información hidrográfica fluyó entre agentes de diversas nacionalidades, así como entre actores locales y metropolitanos. Nuestra autora se detiene en el caso paradigmático de los reconocimientos del piloto José de Moraleda y Montero, quien se sirvió ampliamente de las experiencias de los prácticos locales (chilotes o miembros de las comunidades chonos o caucahues), de las empresas auspiciadas por el gobernador Ambrosio Higgins desde Chiloé y la propia expedición Malaspina.

Por último, tenemos dos artículos que estudian también la producción y la circulación de conocimiento, pero esta vez a través de dibujos y objetos: unas representaciones del paisaje magallánico y sus habitantes realizadas en la década de 1830 y el viaje de unos objetos de uso cotidiano producidos por los descendientes de aquellos habitantes fueguinos hasta Italia, donde fueron

expuestos a principios del siglo XX. En ambos casos estamos hablando de formas de construcción de imágenes y estereotipos, de miradas que apresan y codifican los espacios no europeos.

El primero lleva por título “Conrad Martens, un paisajista en el fin del mundo. Las imágenes y el viaje del *Beagle*, 1831-1836”. Su autora es Marta Penhos, profesora de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires e investigadora del Instituto de Investigaciones sobre Patrimonio Cultural de la Universidad Nacional de San Martín. Conrad Martens, pintor inglés de origen austriaco, formó parte del legendario viaje del *Beagle*, la expedición hidrográfica británica comandada por Fitz Roy e indisolublemente asociada a Charles Darwin. Son muchos los trabajos que han demostrado la importancia de los pintores/viajeros en la conformación del imaginario visual de los lugares lejanos, así como los vínculos y trasiegos que siempre se dieron entre las categorías estéticas y las científicas. Penhos, gran experta en esta área de estudio, relata cómo Martens abordó el desafío de dibujar el entorno magallánico, un ámbito por lo general alejado de los modelos europeos vigentes en los que los pintores de la época se habían formado. En el caso de Martens, sin embargo, es apreciable la deuda que contrajo con Copley Fielding, un acuarelista con gran destreza en la representación de espacios abiertos al aire libre. Penhos, además, sigue de cerca los diarios del propio Martens y los de algunos de sus compañeros de viaje, Darwin entre ellos, interrogándose sobre las impresiones que les provocaron lugares como el monte Sarmiento, por ejemplo, al que Martens dedicó diez obras, entre acuarelas y dibujos. Luego están sus escasos dibujos de indígenas fueguinos, considerados parte de la naturaleza, un poco al modo en que las descripciones etnográficas formaban parte de la historia natural a lo largo de toda la Edad Moderna. El pintor registra un

“paisaje con figuras”, una región poblada por hombres que no habitan ni hacen, sino que más bien deambulan sin dejar huellas, como sus canoas en el agua: apenas les dedicó unas líneas en su diario.

Finalmente tenemos un artículo firmado por Carolina Odone, profesora del Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, y Peter Mason, historiador de las azarosas vidas de las imágenes y además gran conocedor de la antropología de la región. En “Notas sobre la pizarra mágica fueguina”, nuestros autores recuperan el artefacto simbólico que Sigmund Freud utilizó en uno de sus ensayos para explicar el efecto de desmemoria que se produce en determinados encuentros culturales. Lo que se escribe o dibuja sobre la superficie de una pizarra mágica se borra automáticamente antes de registrar nuevos trazos. Así ocurrió con las nuevas noticias de las culturas fueguinas que llegaron a Italia en los años veinte con motivo de dos exposiciones, la *Esposizione Universale Missionaria* y la *Esposizione Missionaria Salesiana*. En ambas se presentaron objetos etnográficos del confín austral. Eran los años dorados del Surrealismo, cuyo famoso mapa concedía un lugar privilegiado a la Tierra de Fuego, precisamente. Apenas un par de años antes Freud había escrito su *Nota sobre la pizarra mágica* (1924).

Así se cierra este número monográfico, dando muestra de que más allá de Magallanes hay otras regiones, otros mares. El aniversario de la primera vuelta al mundo y el tránsito por aquel estrecho necesario nos ha parecido un buen pretexto para recordar no solo la gesta náutica que cercó nuestro planeta, los estudios cartográficos que desvelaron el laberinto del paso marítimo entre el océano Atlántico y el Pacífico, sino también la emergencia de los pueblos y culturas del confín austral, cuyas imágenes, huellas y figuras han percutido una y otra vez en los imaginarios colectivos de ayer y hoy.