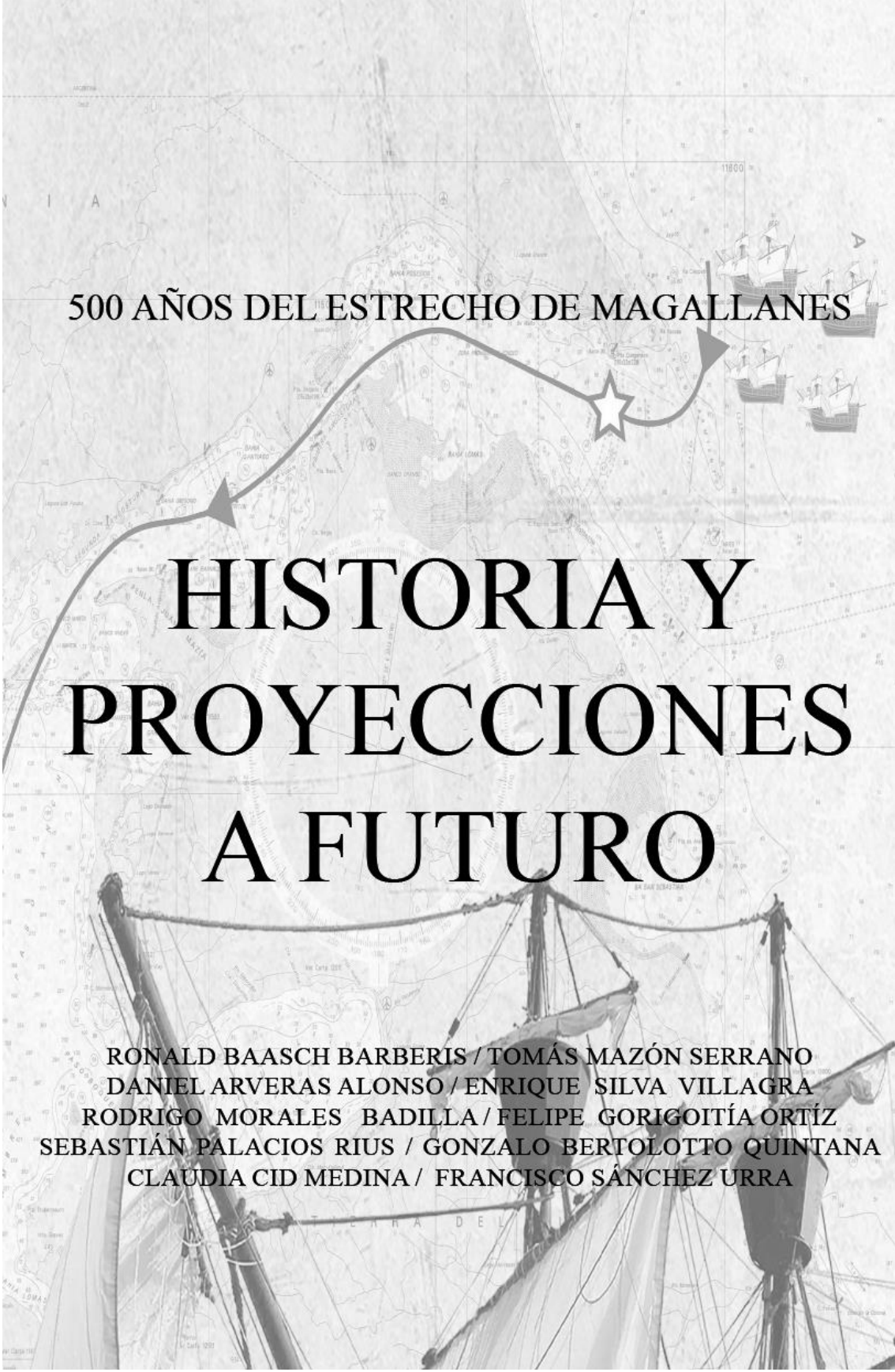


The background of the cover is a detailed historical map of the Strait of Magellan region. A thick, dark line traces a path through the strait, starting from the left, curving around a star, and ending on the right. Several sailing ships are depicted in the upper right corner, appearing to sail along the route. The map includes various geographical labels and coordinates.

500 AÑOS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

HISTORIA Y PROYECCIONES A FUTURO

The bottom half of the cover features a close-up, black and white photograph of the mast and complex rigging of a large sailing ship, likely a galleon or carrack, from the 16th century. The ropes and wooden structure are clearly visible, creating a sense of scale and historical authenticity.

RONALD BAASCH BARBERIS / TOMÁS MAZÓN SERRANO
DANIEL ARVERAS ALONSO / ENRIQUE SILVA VILLAGRA
RODRIGO MORALES BADILLA / FELIPE GORIGOITÍA ORTÍZ
SEBASTIÁN PALACIOS RIUS / GONZALO BERTOLOTTO QUINTANA
CLAUDIA CID MEDINA / FRANCISCO SÁNCHEZ URRÁ

***ESTRECHO DE MAGALLANES 500 AÑOS:
HISTORIA Y PROYECCIONES A FUTURO***

Punta Arenas, 2020

ESTRECHO DE MAGALLANES 500 AÑOS: HISTORIA Y PROYECCIONES A FUTURO

Ronald Baasch – Enrique Silva – Rodrigo Morales
Tomás Mazón – Daniel Arveras – Felipe Gorigoitia
Sebastián Palacios – Gonzalo Bertolotto – Claudia Cid
Francisco Sánchez

*Diseño de portada Francisco Sánchez y Víctor
Silva*

ISBN 978 – 956 – 9839 – 07 – 8

La presente edición es una recopilación de diversos artículos publicados en medios de comunicación y publicaciones académicas debidamente referenciadas.



<i>Prefacio</i>	7
<i>El inicio de la historia épica que logró la primera circunnavegación al mundo</i>	9
<i>Magallanes y Elcano: protagonistas de una Historia Épica</i>	13
<i>La ilusión, el motor de la primera vuelta al mundo</i>	19
Tomás Mazón Serrano	
<i>Navegando por el Estrecho de Magallanes</i>	30
Felipe Gorioitía Ortíz	
<i>Estrecho de Magallanes una conexión bioceánica</i>	35
Sebastián Palacios Rius	
<i>Comprendiendo la meteorología en el Estrecho de Magallanes</i>	40
Gonzalo Bertolotto Quintana	
<i>Descubrimiento del Estrecho de Magallanes una proeza de la Globalización</i>	46
Ronald Baasch Barberis	

<i>Cambios en la Toponimia en los 500 años del Estrecho de Magallanes</i>	69
Enrique Silva Villagra	
<i>Cruz del Puerto de Las Sardinias</i>	88
<i>Una cruz para recordar la primera misa en el Estrecho de Magallanes</i>	91
Daniel Arveras Alonso	
<i>Cruz de Puerto de Las Sardinias y la primera misa en el territorio que sería Chile</i>	96
Rodrigo Morales Badilla	
<i>Estrecho de Magallanes: 500 años y su futuro</i>	109
Ronald Baasch Barberis – Francisco Sánchez Urra	
<i>Entrevista a Mateo Martinic Beros: “500° Aniversario del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes”</i>	127
<i>A 500 años del primer cruce del Estrecho de Magallanes</i>	138

PREFACIO

Durante el año 2020 se conmemoraron 500 años del Estrecho de Magallanes, hecho enmarcado en una historia mayor en donde la expedición de Fernando de Magallanes y posteriormente liderada por Juan Sebastián de Elcano, logró realizar la primera circunnavegación al mundo, demostrando que el mar es un continuo que une civilizaciones y nos proyecta en una historia común.

De igual manera, la historia como disciplina nos pone en un punto de encuentro con el pasado para proyectarla a futuro, siendo esta fiesta de la humanidad la ocasión para situarnos en esta perspectiva, en donde el mar nos presenta nuevos desafíos.

Los editores



Cruz de Puerto de Las Sardinias, estructura marca el punto geográfico de la primera misa realizada en actual territorio chileno, en el marco de la expedición de Fernando de Magallanes de 1520.

El inicio de la historia épica que logró la primera circunnavegación al mundo

De aquella travesía, que comenzó hace 501 años, tan sólo regresaron 18 hombres liderados por Juan Sebastián Elcano en el Nao Victoria.

El 10 de agosto de 1519, contando con el patrocinio de la Corona Española, una flota de cinco naos denominados “Santiago”, “San Antonio”, “Concepción”, “Trinidad” y “Victoria”, partía de Sevilla bajo el mando del hidalgo y navegante portugués Hernando de Magallanes. Más de un mes después, el 20 de septiembre, la expedición saldría del puerto de Sanlúcar de Barrameda.

El objetivo de la mencionada flota era alcanzar Las Molucas, islas productoras de las codiciadas especias, navegando hacia el Oeste, respetando

el Tratado de Tordesillas firmado con la corona portuguesa, la cual había logrado alcanzar las islas siguiendo la ruta por el Este, navegando siguiendo la costa de África por el Cabo de Buena Esperanza.

Éste es el inicio de una historia épica en el que, por primera vez, se lograría circunnavegar el mundo, comprobando empíricamente su esfericidad. En la época fue calificado, según crónicas de la época, como “la gesta más maravillosa y el más grande acontecimiento humano registrado desde la creación del Mundo”. Los protagonistas salieron de puerto y volvieron tres años después exhaustos, pero cargados de novedades y noticias, con una visión del mundo hasta entonces desconocida.

Componían la expedición marítima más de 200 marinos de varias latitudes. Aparte de españoles,

había flamencos, franceses, alemanes, griegos e italianos, además de moros y negros, incluido el malayo Enrique, esclavo de Magallanes desde los días de juventud de éste en el Lejano Oriente al servicio de Portugal. El mundo era distinto porque no existía el concepto de Estado Nación, las luchas en Europa no eran encarnizadas debido a las reformas religiosas y el “Nuevo Mundo” aún tenía que ser explorado.

Antes de salir se bendijeron las banderas en la iglesia del convento de la Victoria, situado en la confluencia de las calles Pagés del Corro, Salado y Paraíso en la ciudad de Sevilla. La Virgen de la Victoria con su imagen era el centro del templo, en donde Hernando de Magallanes instruyó a los hombres a confesarse, era una empresa marítima que partía de la fe y unión con Dios, guiados con la Cruz de Santiago en sus velas.

De aquella travesía que comenzó hace 501 años tan sólo regresaron 18 hombres liderados por Juan Sebastián Elcano en el Nao Victoria, los cuales arribando a puerto, en palabras del cronista de la expedición Antonio de Pigafetta, “iluminados por la temblorosa luz de unos velones, dejaron atrás las tablas del barco y se dirigieron descalzos hacia la misma iglesia de Nuestra Señora de la Victoria, en acción de gracias”, por haber regresado con vida después de esta épica aventura.

Una historia que registraría el Estrecho de Magallanes como parte de sus hitos, siendo un elemento central en una empresa de exploración que cambiaría de diversas formas el mundo conocido por Occidente.



Magallanes y Elcano: protagonistas de una Historia Épica

En el contexto de los 500 años del descubrimiento del Estrecho de Magallanes, recordamos este hecho como una fiesta de la humanidad, que tiene un sustrato superior y que hoy es tan vigente como ayer.

Las conmemoraciones del V centenario de la primera circunnavegación del mundo nos trae a

la reflexión a personajes que han superado el tiempo y evidentemente las fronteras.

Hernando de Magallanes, navegante portugués, es parte de una época que nos muestra diferentes facetas de la humanidad que aún son trascendentes y que marcaron las dinámicas de las expediciones que para los europeos fueron descubriendo nuevos mundos.

Es en efecto recordar el carácter del hombre de la época de los descubrimientos, como señala el Premio Nacional de historia Bernardino Bravo Lira, “hombres que superaron los desafíos, limitancias y dificultades, a través del ingenio y su fe en Dios”, una forma distinta de enfrentar el mundo que los llevó a superar las barreras del conocimiento y cambiarlas, superar sus propias limitaciones e innovar en ciencia y técnica. Pues si bien la primera circunnavegación al globo fue

un objetivo no planteado, el haberla realizado es fruto de avances de una época en distintas facetas de la tecnología naval, desarrollo de la ciencia y también de una cultura que lleva al hombre a no limitarse por el mar, muy por el contrario ver un camino a lugares desconocidos esperando ser explorados a través de ésta.

Por lo tanto es un contexto necesario de comprender, lo cual nos explica el por qué y el cómo de empresas de exploración que se desarrollaron. Evidentemente existieron diversas dificultades, la Corona Portuguesa no consideró viable la propuesta de Magallanes y una vez que la Corona Española auspició, aplicó una serie de medidas que buscaban proteger las rutas establecidas por Portugal, incluyendo la orden de captura de los navíos y tripulación.

En el viaje se hicieron notar otras figuras que pasarían a la historia, como es el caso del piloto y cosmógrafo Andrés de San Martín, quien elaboró un detallado estudio de medición de la costa de Brasil. Sin embargo, una figura resaltaría en el desarrollo de esta hazaña fue la de Juan Sebastián Elcano, quien lideró la expedición tras la trágica muerte de Hernando de Magallanes, siendo fundamental en una historia que marcaría al mundo.

Magallanes y Elcano son dos figuras complementarias, el gestor de una hazaña de exploración y quien la culmina con éxito casi tres años después. Ambos personajes son fundamentales en un proceso mucho mayor que “el hallazgo del Estrecho” o “la primera circunnavegación”; son parte de la pasión de una época en donde la cultura, tecnología e innovación en diferentes aspectos logra generar,

a palabras del investigador Tomás Mazón “la ilusión, el motor de la primera vuelta al mundo”, es ésta la que va generando acciones y evidentemente comprender el mundo de una forma distinta.

Es porque algo tan humano y potente como la ilusión por ser los primeros en conseguir el éxito, por saberse formar parte de la Historia de la Humanidad y sobrevivir, lo que impulsó a estos marinos y exploradores a tan gran gesta.

Es de esta manera que este V centenario nos recuerda que es una fiesta de la humanidad, de aquellas cosas trascendentes y también terrenales que llevaron a un puñado de exploradores a surcar los mares en busca de un objetivo evidentemente material, pero que tenía un sustrato superior y que hoy es tan vigente como ayer. Todos tenemos un rasgo de aquellos

La ilusión, el motor de la primera vuelta al mundo

*Tomás Mazón Serrano*¹

La noticia de la llegada de la nao Victoria al puerto de Sevilla tras haber completado la primera vuelta al mundo corrió como la pólvora por toda Europa. Fue considerada “la mayor y más nueva cosa que desde que Dios crió el primer hombre se vio” en palabras del cronista del S.XVII Antonio de Herrera. Y la apasionante historia de este viaje resulta hoy, casi quinientos años después, tan atractiva como lo fue desde el primer momento.

Pese a ello, hubo un factor que resultó determinante en la consecución de esta hazaña, y del que se ha hablado poco: la ilusión; porque algo tan humano y sencillo como la ilusión por ser los primeros en conseguir dar la vuelta al mundo, por saberse formar parte de la Historia de la Humanidad, fue lo que impulsó a nuestros marinos y exploradores a tan grande gesta.

¹ Investigador, autor de la web Ruta Elcano y el libro “Elcano viaje a la historia”

Para entenderlo nos debemos trasladar a las Islas de la Especiería, o Islas Molucas, un archipiélago remoto ubicado al otro lado del mundo, en el extremo oriental de la actual Indonesia. Hasta allí habían llegado los por entonces 107 ó 108 supervivientes de la expedición de Magallanes -no tenemos la certeza del número exacto-, cumpliendo así el objetivo con el que habían salido de Sevilla hacía ya más de dos años.

El capitán Fernando de Magallanes había muerto unos meses antes, librando un combate con los nativos de Mactán, en Filipinas. De las cinco naves con que partieron, solo restaban por entonces dos, la Trinidad y la Victoria, y ambas se encontraban surtas y llenas de clavo de olor dispuestas para emprender el viaje de regreso a España desde la isla de Tidore, donde el rey local Almasur les había tratado de forma muy amistosa.

Antonio Pigafetta, un hidalgo veneciano que se había embarcado ávido de aventuras, nos cuenta

en la relación que publicó con sus vivencias, bajo el título *Primo Viaggio Intorno al Globo Terracqueo*, que ambas naos iniciaron el viaje de vuelta juntas, pero que en el mismo momento de zarpar la nao *Trinidad* sufrió una entrada de agua por el casco. No se trataba de una simple vía de agua, sino que las cuadernas se habían desencajado, resultando forzoso realizar una reparación que iba a requerir varios meses de trabajo. Era un contratiempo muy grave. Urgía irse de allí.

Permanecer en las Molucas resultaba peligroso debido a que el rey Manuel de Portugal había dispuesto una armada que fuera en su búsqueda, dispuesta a darles caza. Los expedicionarios lo sabían porque mientras estaban cargando las naves de clavo apareció un portugués, Pedro Alonso de Lorosa, que les puso al corriente de esto. Nuestros hombres tomaron una importante decisión conjunta, acuciados por ello: la nao *Victoria* zarparía de inmediato, mientras la *Trinidad* debería quedarse allí para ser reparada. Pudieron haber permanecido juntas pero optaron por separarse para que al menos

una de ellas evitara el riesgo de caer en manos portuguesas.

Tenemos la enorme suerte de que hayan perdurado en los archivos muchos de los documentos originales acerca de esta expedición. Sobre este momento crucial nos cuentan lo siguiente:

Queriéndonos partir de las yslas de Maluco a la vuelta de España, descubrió una agua muy grande una de las dos naos de manera que no se podía remediar sin ser descargada, e pasado el tiempo de [que] las naos navegaba[n] para Jaba e Malaca, determinamos de morir o con grade honra a serviçio de tu alta magestad, por hacerla sabidora del dicho descubrimiento, con una sola nao partyr estando tal de bromas como Dios quería. Carta del capitán Juan Sebastián del Cano al Rey, fecha en Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522. (Nota: la broma es un parásito de la madera que la descompone).

Y resolvimos mandar adelante a la nave Victoria para que no perdiese tiempo y llevase las nuevas al Rey mi señor, y nosotros quedamos aquí,

donde espero en Dios, haber alistado la nave dentro de cincuenta días y venir por el Darién, donde Andrés Niño hizo las naves, y de allí por tierra firme para dar las nuevas al Rey mi señor. Carta del escribano Juan Bautista de Punzorol a un personaje que no se nombra, en Tidore 21 de diciembre de 1521. (Nota: el Darién corresponde a los actuales Panamá y Norte de Colombia).

Después que la nao Victoria partió de Maluco, nos fue necesario de quedar con la otra nao. Con mucho trabajo y mucho peligro la corregimos, y estuvimos en corregilla y en cargalla de clavo cuatro meses en la isla de Tidori. Carta del capitán Gonzalo Gómez de Espinosa al Rey, escrita desde la prisión de Cochín, a 12 de enero de 1525.

Estando para partir estas naos, la capitana descubrió una agua que fue menester para aderezarla tornarla a descargar, y porque no se perdiese tanto tiempo acordaron que se partiese la otra nao, y así se hizo. Relación de Ginés de Mafra, piloto de la nao Trinidad. El rey de Tidore pareció que se afectaba vivamente con

este contratiempo, hasta el punto que se ofreció él mismo para ir a España y relatar al Rey lo que nos sucedía; pero le respondimos que, teniendo dos navíos, podríamos hacer el viaje con la Victoria sola, que no tardaría en partir aprovechando los vientos de levante que empezaban a soplar; durante este tiempo carenarían la Trinidad, que podría aprovechar los vientos de poniente para ir a Darién, al otro lado del mar, en la tierra de Yucatán. [...] El sábado, 21 del mes [de diciembre de 1521] día de Santo Tomás, el rey nos trajo dos pilotos, que pagamos por anticipado, para que nos condujeran fuera de las islas. Nos dijeron que el tiempo era excelente para el viaje y que debíamos partir cuanto antes; pero tuvimos que esperar a que nos trajesen las cartas que nuestros compañeros que se quedaban en las Maluco mandaban a España, y no pudimos levar anclas hasta el mediodía. Entonces, los barcos se despidieron con una descarga recíproca de artillería; los nuestros nos siguieron en su chalupa tan lejos como pudieron, y nos separamos, al fin, llorando. António Pigafetta, sobresaliente, Primo Viaggio Intorno al Globo Terracqueo.

Estos emocionantes textos nos ayudan a meternos en la piel de aquellos hombres. Resulta sobrecogedor imaginar la despedida entre compañeros que separan sus destinos en el confín del mundo, con un futuro más que difícil para todos ellos. Aunque suene a tópico, vemos que sin duda se trataba de gente especial, con un profundo sentido del deber, del honor, y de lealtad a su Rey. Pero si nos fijamos, nos dan todas las claves de lo que ocurría en ese momento.

Además de por qué creen mejor separarse, vemos que disponen que la Trinidad ya no siga el mismo camino que la Victoria, sino que una vez sea reparada se dirigirá de vuelta por el Pacífico hasta el Darién, la costa española más próxima, donde Núñez de Balboa había descubierto tan solo 3 años antes el Mar del Sur, el Pacífico. Y nos debemos preguntar por qué.

En este sentido, Pigafetta habla de que los de la Trinidad “podrían aprovechar los vientos de poniente para ir a Darién”. Sin duda se trata de una información proporcionada por los

moluqueños, los mismos que avisaban de que si la Victoria quería partir hacia el Oeste debían aprovechar los vientos de ese momento. Si tardaba en hacerlo, los vientos virarían.

Además, en la carta que Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de la Trinidad, escribirá al Rey desde prisión, sigue contando así: “Hicimos nuestro camino para ir a demandar la tierra firme donde hizo Andrés Niño las carabelas, que es en la Mar del Sur; donde, señor, hallaba que de Maluco a la primera tierra no había sino mil y ochocientas leguas.” Es decir, los de la Trinidad piensan en volver por el Pacífico hasta el actual Panamá porque es la tierra española más cercana a su posición –no había sino mil y ochocientas leguas- y allí podrían recibir ayuda. Su navío estaba seriamente dañado, y pese a que lo iban a tratar de reparar –como así hicieron-, nunca sería fiable. Con un barco poco fiable, lo mejor era acudir al puerto seguro más cercano, aunque para su desgracia este puerto se encontrara al otro lado del descomunal océano Pacífico.

Estamos ante la clave de todo esto. Nuestros expedicionarios consideraron que lo más seguro era dar la vuelta por el Pacífico. Es la opción más adecuada para un navío poco fiable. Y ello nos lleva a pensar, ¿por qué Elcano y la Victoria no siguieron esta misma ruta? ¿Por qué continuaron navegando hacia el Oeste? La opción elegida por Elcano –y no lo olvidemos, también por los de la Trinidad hasta que en el momento de zarpar descubrieron su avería– implicaba riesgos aún mayores que la vuelta por el Pacífico porque iban a tener que adentrarse en territorio enemigo: la demarcación portuguesa del Tratado de Tordesillas. Toda la costa africana, incluso la de India y más allá pertenecía al reino de Portugal en virtud de este tratado por el que 27 años antes se había dividido el mundo en dos mitades, una para España y otra para Portugal. Los portugueses ya habían establecido bases logísticas a lo largo de la costa africana, y habían alcanzado Asia, manteniendo una presencia continua en todos estos territorios y mares.

Por este motivo, Elcano sabía que no podría acercarse a la costa africana. Ello supondría

exponerse a ser descubierto y apresado por los portugueses. Debería navegar siempre alejado de la costa para evitar ser detectado y, por tanto, cruzar el desconocido Océano Índico en latitudes Sur por las que nunca antes lo había hecho nadie. Nunca podrían detenerse en la costa para avituallarse de agua o alimentos, a riesgo de ser apresados. Por ello, harían el viaje entre las Molucas y España sin hacer escalas. Así se decidió.

No encontraremos razones lógicas para que los expedicionarios tomaran la decisión de continuar viajando hacia el Oeste, bordeando África, en vez de volver por donde habían venido. No era un viaje más seguro, ni más corto. Los vientos que iban a encontrar en el Índico les eran desconocidos pues nadie había navegado antes en aquellas aguas pero, sobre todo, estaban dispuestos a cruzar medio mundo sin detenerse en la costa, para evitar ser apresados. Pese a todo, Elcano y sus hombres no dudaron en tomar ese camino porque en ellos se había despertado una enorme ilusión. Después de haber llegado al otro extremo del planeta, se sentían capaces de circunnavegarlo por completo. Como vemos, el

único y verdadero motivo por el que Elcano y sus hombres dieron la vuelta al mundo no fue sino la ilusión por conseguir hacerlo.

Esta conclusión no solo resulta clara a la vista de los hechos, sino que el propio Elcano nos la confirma en la carta que envió al rey Carlos I nada más llegar a Sanlúcar de Barrameda dando noticias de su llegada. En ella podemos leer cómo le cuenta con mucha brevedad que encontraron un estrecho por el que cruzaron al otro lado de América, y que llegaron a las deseadas Islas de la Especiería, cumpliendo así los objetivos con los que habían zarpado. Pero eso no era lo importante que le debía contar. Eso no era nada al lado de lo que habían terminado consiguiendo. Su verdadera hazaña había sido la de dar la vuelta al mundo: “Mas saberá tu Alta Magestad lo que en más avemos de estimar e tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el oçidente e viniendo por el oriente.”

Navegando por el Estrecho de Magallanes

Felipe Gorigoitia Ortíz²

Navegar por el Estrecho de Magallanes 500 años después de su descubrimiento es una aventura cargada con una potente reflexión histórica enlazada plenamente con el presente y futuro de Chile, debido al espíritu de los descubridores, la importancia del Estrecho para nuestro país y las proyecciones para el futuro de todos los chilenos.

La primera circunnavegación del mundo, iniciada por Magallanes y finalizada por Elcano, con el consecuente descubrimiento de nuestro estrecho, que une los dos océanos más grandes del planeta, es un ejemplo de espíritu aventurero

² Oficial de Estado Mayor, Comandante ATF 67 “Lautaro”, Armada de Chile.

y de innovación. Al navegar estas gélidas aguas de fuertes vientos y clima inhóspito, rodeadas de peligros para los buques, no puedo sino admirar el tremendo espíritu aventurero de quienes se lanzaron a lo desconocido en pequeños y frágiles navíos, cruzando un océano inmenso y adentrándose a investigar cada entrada de mar que pareciese cruzar la *Terra Australis* y conducirlos al Pacífico. Este espíritu sin duda va de la mano del deseo de innovar encontrando nuevas rutas marítimas que permitieran acceder a oriente, a nuevos territorios y a riquezas que contribuyeran al desarrollo y grandeza de su Rey, de los súbditos y propio, tal cual el día de hoy muchos compatriotas, por medio de la innovación y con una buena cuota de espíritu aventurero, buscan iniciar sus PYMES y salir adelante en momentos difíciles. Respecto a los marinos no he conocido y espero no hacerlo, alguno sin espíritu de aventura, parte esencial de

nuestra vocación, más aún al navegar el Estrecho de Magallanes y los canales australes, donde junto a la capacidad de innovar y adaptarse, son parte del día a día.

El descubrimiento del Estrecho de Magallanes marca también el descubrimiento de Chile, el cual no por casualidad ocurrió por mar. Navegando por estas aguas, es significativo saber que el descubrimiento de nuestra Patria por parte de occidente y primer contacto con uno de nuestros pueblos originarios, preludio de una mezcla que daría origen a parte de lo que somos los chilenos, fue efectuado por la expedición de Magallanes. ¿Habría acaso una forma más lógica para descubrir nuestra larga y marítima faja de tierra? La naturaleza de nuestra geografía dispuso sin lugar a dudas que marinos aventureros llegaran a lo que sería el mar de Chile y avistaran a pueblos que incluso podían

hacer gran parte de su vida en una canoa, alimentándose de los productos del mar. Quizás por un tiempo hemos perdido parte de esta conciencia, pero al celebrar los 500 años de esta increíble aventura, es una excelente oportunidad para recordar que nuestro pasado, presente y futuro está ligado al mar, vía de comunicación natural entre continentes y culturas, camino para nuestro desarrollo, y que el nobel Estrecho de Magallanes, junto al Mar de Drake, siguen siendo las únicas vías naturales que unen el Pacífico y el Atlántico durante los 365 días del año, siendo la alternativa ante un eventual problema en el Canal de Panamá y una posición estratégica a proteger y explotar.

Sumado a lo anterior, el Estrecho de Magallanes, con Punta Arenas en su costa norte y Tierra del Fuego por el sur, son parte fundamental de las redes y las líneas de comunicaciones marítimas

que nos llevan a la Antártica Chilena, donde es importantísimo volcar nuestro espíritu aventurero, innovación y conciencia marítima, que estos 500 años nos permiten potenciar, para consolidar definitivamente nuestra soberanía y ser la puerta indiscutible de ingreso al continente helado. Finalmente, como Comandante del ATF Lautaro, con puerto base en Punta Arenas, al surcar el Estrecho de Magallanes en sus 500 años, simultáneamente con el trigésimo aniversario del buque, cuya hoja de servicio se ha desarrollado principalmente en este Estrecho, las aguas australes y antárticas, con dotaciones de espíritu aventurero y resiliente, no puedo dejar de expresar la importancia de este hito histórico que resuena con justicia hasta nuestros días y marca una forma de ser para enfrentar nuestro futuro.

Estrecho de Magallanes una conexión bioceánica

Sebastián Palacios Rius³

Navegar por este accidente geográfico del continente Sudamericano que une las aguas del océano Pacífico con las del océano Atlántico, ha sido y seguirá siendo un desafío para cualquier navegante sin importar el paso del tiempo ni los avances tecnológicos con los que cuentan las embarcaciones que actualmente surcan estas aguas australes.

Las aproximadamente 310 millas náuticas que unen la boca occidental con la boca oriental del estrecho, se caracterizan por ser de una climatología y configuración orográfica muy agreste y adversa para el navegante, que desde su

³ Oficial de Estado Mayor, Comandante LSM 90 “Elicura”, Armada de Chile.

descubrimiento hace 500 años ha quedado manifestado en los bitácoras que describen las travesías, ejemplo de esto es lo que escribiera el Capitán de Navío Antonio de Córdova en 1787: *“Su clima es el más severo del universo y se ha reunido en esta región cuanto de malo hay en la naturaleza”*, o lo que subrayara el historiador de la escuadra del Comodoro Anson durante su campaña de corso por el mar austral a mediados del siglo XVIII: *“las más terribles y pavorosas tempestades que es posible concebir”*; así como ellos, los buques que en la actualidad cruzan por el Estrecho de Magallanes, además de lidiar con la meteorología y la geografía, se enfrentan a un tráfico y una actividad marítima considerable, donde anualmente lo navegan más de 2000 naves y que este año pese a la pandemia no ha disminuido su flujo.

En el Estrecho se pueden distinguir dos tramos bien definidos, la región occidental, que va desde cabo Pilar hasta el cabo Froward, lugar que marca el punto geográfico más austral del continente; y la zona oriental, que va desde este punto hasta el Faro Punta Dungenes, bastión de la soberanía nacional, que con más de 121 años ha sido una ayuda fundamental a la seguridad de la navegación en la entrada Este del Estrecho de Magallanes.

El tramo occidental, se caracteriza por ser angosto, con costas de rocas abruptas e inhóspitas, por la presencia permanente de mal tiempo, con vientos que promedian los 30 nudos, pero que fácilmente alcanzan más de 50 y por haber pocos fondeaderos que brinden seguridad a las embarcaciones, con excepción tal vez de Bahía Fortescue, que fue utilizado por Hernando de Magallanes para esperar el resultado de la

exploración de avanzada que vería la salida hacia el Norweste y al Pacífico y lugar donde se realizaría la primera misa católica en lo que actualmente es territorio chileno.

Hacia el Este de cabo Froward, el canal es más ancho, con excepción de dos angosturas, donde son determinantes los cambios de marea que provocan fuertes corrientes, es de configuración más plana, con buenos fondeaderos y es predominado por vientos que suelen sobrepasar los 50 nudos, son muy habituales las cerrazones por nieve y nieblas.

Dadas las extremas condiciones para la navegación, la Armada de Chile ha desplegado un extenso sistema de seguridad y regulación del tráfico marítimo, que van desde estaciones de radar, hasta toda una red de ayudas a la navegación, con moderna señalización marítima

que entrega información meteorológica, mareas, corrientes y tránsito de otras embarcaciones, que permiten el cruce del Estrecho en toda su extensión tanto de día como de noche.

Quienes tienen la suerte de navegar por estas aguas, no deben olvidar la gran cantidad de buques y vidas que se han perdido desafiando la naturaleza de la región Austral de Chile, que solo la voluntad indómita y decidida de los exploradores de antaño, venció la adversidad y lo imposible, logrando la empresa monumental de unir los océanos Pacífico y Atlántico.

Por último, debemos recordar permanentemente que el Estrecho de Magallanes es indudablemente chileno desde mediados del siglo XVI, y tiene una importancia fundamental para el país, puesto que nos permite tener una posición y ruta de privilegio para el nuevo eje

oceánico que se presenta en el Pacífico y por sobre todo, porque es la principal puerta de acceso a nuestro territorio antártico.



Faro Punta Dungeness, Boca Oriental Estrecho de Magallanes.

Comprendiendo la meteorología en el Estrecho de Magallanes

Gonzalo Bertolotto Quintana⁴

El Estrecho de Magallanes tiene variadas condiciones meteorológicas a lo largo del año, donde sus condiciones en sí, pueden cambiar muy rápidamente, debido a la orografía del lugar y al paso a gran velocidad de los sistemas frontales, a lo mismo puedo mencionar algunos ejemplos muy comunes.

De esta manera en verano podemos tener temperaturas altas de 15°-20°C con cielos despejados o parciales, pero con algunas precipitaciones la cuales se forman a varios kilómetros de distancia, y el solo hecho de tener

⁴ Oficial especialista en Meteorología, Armada de Chile.

fuerte viento en el lugar es que mueven el agua de un lado al otro.

Por otro lado el viento predominante del Weste, donde se resaltan los meses de Septiembre y Octubre con mayor intensidad, se les ha denominado con distintos nombres, como por ejemplo el viento “Panteonero”, “los Williwaw”, “los Furiosos 50” o “los Aulladores 50”.

Climatológicamente hablando, el mes de Octubre en el Estrecho de Magallanes, desde su Boca Occidental (Islotes Evangelistas) hasta su boca oriental (Punta Dungeness), se ve predominado por desplazamiento de la alta presión del pacifico hacia el sur y aumento de la circulación de sistemas frontales (bajas presiones).



Bahía de Fortescue 2020.

Lo anterior, podría generar visibilidad reducida tanto por precipitación líquida, como también del tipo de agua nieve, nieve o granizos, con temperaturas que varían entre los -5 a 15°C en promedio.

Es de esta manera que la altura de ola puede alcanzar los 6 metros en extremo occidental del Estrecho de Magallanes, 3 a 4 metros en el lado

Oriental, como una condición de llana o calma (0.1 m) en sectores más protegidos.

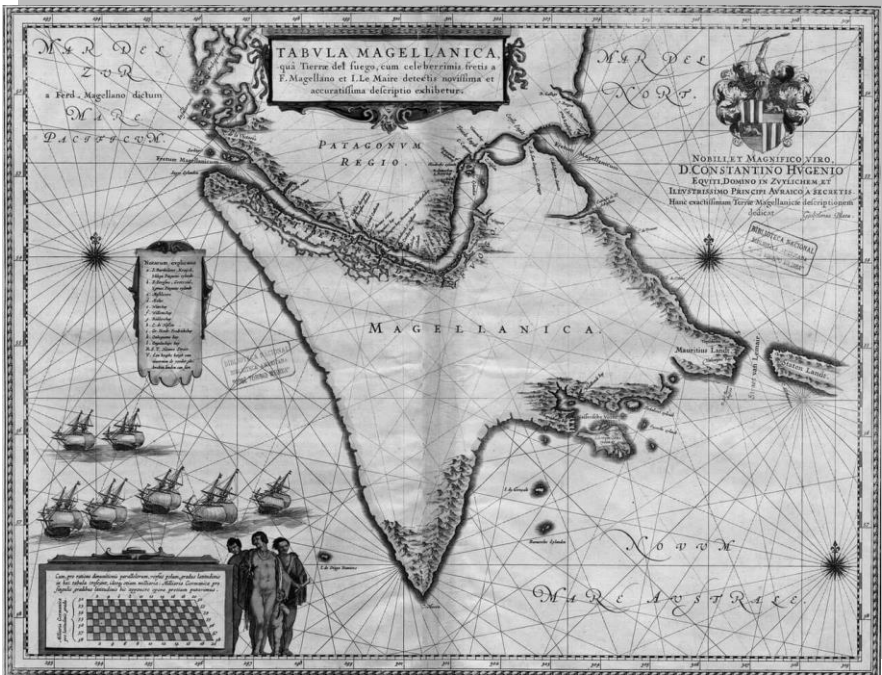
Algo que llama mucho la atención es el viento de componente general Weste, el cual que se genera por un considerable apretamiento isobárico (entre la alta presión y los sistemas frontales) y estar dentro de la celda de Ferrel (circulación atmosférica), que muestra una circulación provenientes del Weste conocida meteorológicamente hablando como Westerlies los cuales fluctúan entre las latitudes 30° a 60° de latitud Sur.

Estos vientos han alcanzado en algunos lugares del Estrecho intensidades sobre los 100 nudos o 185 kilómetros por hora, es por esto que vienen a resaltar los apodos mencionados, los “Williwaw”, descrito por Almirante Británico Fitz Roy que a bordo del HMS “Beagle” tuvo

que sortear este tipo de viento fuerte que descendía de los islotes y montañas azotando fuertemente a su buque, teniendo que protegerse en algunas bahías, los llamados vientos “Panteoneros”, los cuales son mencionados en Punta Arenas, al ser los que venían en dirección W/SW desde los panteones o primeros cementerios en esta ciudad y por último los “furiosos 50” o “Aulladores 50” donde su intensidad es tan fuerte que sobre el agua se escucha como un verdadero aullido, así mismo lo interpretaron algunos miembros de la expedición que, junto a Fernando de Magallanes, realizaron hace 500 años la travesía que cambiaría la forma de comprender nuestra realidad geográfica.

Descubrimiento del Estrecho de Magallanes una proeza de la Globalización⁵

*Ronald Baasch Barberis*⁶



⁵ Artículo originalmente publicado en Revista de Marina, año CXXXVI, Volumen 137, N° 977.

⁶ Contraalmirante, Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, Armada de Chile.

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 Vesputio 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 político estratégica que se vivía en esos años y que le dan forma al escenario mundial del poder, el comercio y la economía mundial. Recomendando 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:

... 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 Vírgenes...

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 Pigafetta (4) 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 Dúngenness, teniendo el nombre del cabo de las Mil Vírgenes, 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 vírgenes(6) 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 Carvallo, 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 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 weste 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 265 (9) 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

Qué 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 cabuyería, 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.

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.

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*

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.
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
8. El citado accidente geográfico está consignado en la carta náutica y Derrotero de las Costas de Chile como “Campana de Roldán.”
9. Mateo Martinic 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.

Cambios en la Toponimia en los 500 años del Estrecho de Magallanes⁷

Enrique Silva Villagra⁸

A cinco siglos de haber tomado conciencia de la factibilidad de cruzar el Estrecho de Magallanes, existe hoy cartografía de última generación compatible con sistemas de posicionamiento global satelital y sofisticadas plataformas electrónicas de despliegue, donde cada punta, bahía o isla, ha sido bautizada con el nombre de algún descubridor que ha explorado este paso natural que une dos océanos. Sin embargo, aún existen una serie de accidentes hidrográficos y geográficos que no han sido identificados con algún nombre.

⁷ Artículo publicado en Revista de Marina, año CXXXVI, Volumen 137, Número 978.

⁸ Oficial de Estado Mayor, Jefe del Estado Mayor Tercera Zona Naval, Armada de Chile.

Todo nombre contenido en una carta náutica elaborada por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), es respaldado en un estudio de investigación histórica plasmado en un informe que, conforme a normativas técnicas[1], evalúa y analiza los antecedentes acerca de su origen y razón de denominación, convirtiéndose así en un topónimo, que poseerá un carácter permanente en el tiempo.

En este contexto, la Tercera Zona Naval y el SHOA, acogiendo una solicitud del ilustre investigador magallánico Mateo Martinic, analizaron diversos antecedentes históricos y cartográficos, con el fin de reconocer a través de la toponimia, los notables aportes de cinco miembros de la expedición descubridora de Fernando de Magallanes.

La Toponimia del Estrecho de Magallanes

Es así como en las cartas publicadas por el SHOA, serie 11.000, área Estrecho de Magallanes, es posible identificar nombres de accidentes hidrográficos y geográficos asociados directamente a navegantes, hidrógrafos, e historiadores de diversas nacionalidades que ejecutaron trabajos en esta área. Ejemplo de ello, son los británicos Narborough, Stokes, Skyring, Wood, Wollaston, Tarn o el Almirante Holandés Hermite. Tampoco están ausentes nombres utilizados por los aborígenes para identificar ciertos sectores como Tekenika o Xaultegua; o bien nombres propios de algunos de ellos, que participaron activamente en tareas de exploración como lo fueron Acwualisnan o Alloupa.

Los Nuevos Topónimos: Pigafetta, Albo, San Martín y Valderrama.

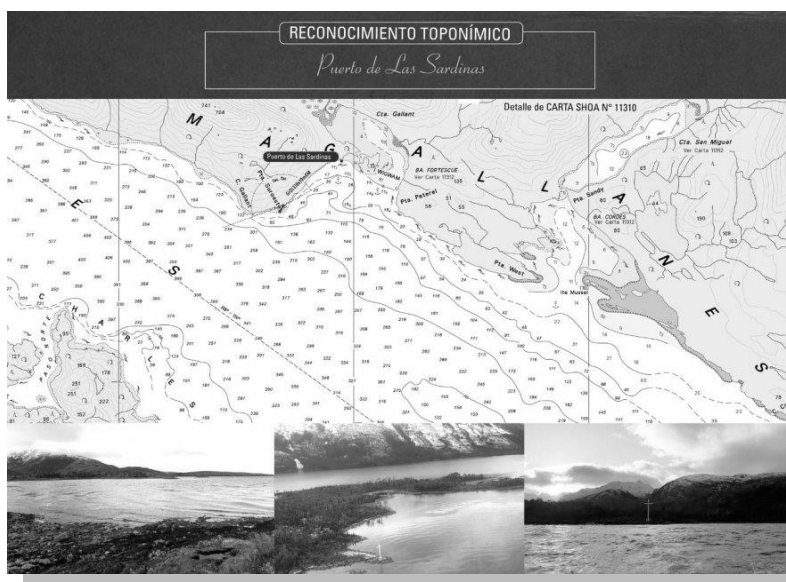
De la misma forma como lo ocurrido con **Antonio Pigafetta**, quien a pesar de su esencial rol para la posteridad de la expedición descubridora del estrecho y cuyo nombre, tal como fue descrito anteriormente, nunca quedó registrado en algún topónimo existente en la cartografía del área, existen otros hombres que por su contribución a tan magno evento, poseen los méritos suficientes para asociarlos a algún accidente hidro-geográfico de importancia.

Gracias a valiosos antecedentes aportados por el connotado historiador magallánico Mateo Martinic y a posteriores análisis llevados a cabo mancomunadamente por el SHOA y la Tercera

Zona Naval, se determinó en la carta N° 11.300 sector “Paso Inglés”, una entidad cartográfica notable que contiene el adecuado respaldo histórico para asociarla a Antonio Pigafetta. Sin perjuicio de lo anterior, fue posible considerar también, el nombre de otros tres miembros de la expedición que en esa misma área acompañarán en la posteridad toponímica.

Francisco Albo: De familia probablemente genovesa con orígenes griegos. Se embarcó como Contramaestre de la Nao “Trinidad”, insignia de la expedición y se le atribuye la autoría del primer derrotero del Estrecho. Mantuvo el registro de posición de todas las naves durante la navegación. Las investigaciones realizadas por Mateo Martinic indican que Albo determinó las latitudes en Dungeness en la mar; en la punta San Silvestre de la isla Isabel, en el inicio oriental del Paso Inglés en la mar; en el

islote del puerto de las Sardinias y frente al cabo Deseado a la salida de las naves del Estrecho. Fue uno de los 18 supervivientes que consiguieron volver a Sevilla con Elcano. En sus registros señaló: “Allí vimos una uberta como bahía, i tiene a la entrada a mano derecha, una punta de arena mui larga i el cabo que descubrimos antes de esta punta se llama el cabo de las Vírgenes. Dentro de esta bahía hallamos una estrecho que tendrá una legua de ancho..” y Cabe mencionar que la punta muy arenosa a la que Albo se refirió, corresponde a Punta Dungeness. Los acontecimientos registrado por Francisco Albo fueron plasmados en la publicación denominada "Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria". Falleció en 1536.



Andrés de San Martín: Navegante nacido probablemente en Sevilla, fue el piloto-cosmógrafo en jefe de la flota de Magallanes. Poseía profundos conocimientos en cosmografía que le permitieron calcular con precisión elevaciones de astros y distancias de navegación, utilizando mediciones astronómicas basadas en las diferencias de longitudes de dos lugares. Bajo este concepto, conocidos son sus libros de cálculos y anotaciones para determinar con un

alto grado de exactitud; la distancia existente entre Puerto San Julián en la Patagonia Argentina y la isla filipina de Homonhon. Trascendente fue su rol de vocero de los capitanes y pilotos en la consulta efectuada por Fernando de Magallanes estando en el puerto de Las Sardinias, respecto de la conveniencia de continuar con la travesía. Muere en Cebú, Filipinas, el 1 de Mayo de 1521.

Pedro de Valderrama: Nacido Écija, aproximadamente durante el último tercio del siglo XV, fue el sacerdote que integró la expedición de Magallanes en calidad de Capellán. Ofició las primeras misas registradas en la zona americana austral, celebrando la primera de ellas el 1 de abril de 1520 en lo que actualmente es San Julián, Argentina. Posteriormente, el 11 de Noviembre de ese mismo año, celebra una misa en la bahía

bautizada por Magallanes como Puerto de las Sardinias, hoy denominada “Fortescue”, conforme como fue bautizada por el navegante inglés John Narborough en 1669. Esta misa correspondió al primer oficio religioso consagrado realizado en lo que actualmente es territorio chileno. Valderrama fue figura clave para el sostén espiritual de las tripulaciones de la flota que conformó la expedición de Magallanes, desempeñando una esencial labor en la evangelización de nativos en el pacífico, hasta su muerte durante el alzamiento de los aborígenes en Cebú, Filipinas.

De esta manera Pigafetta, Albo, San Martín y Valderrama quedarán plasmados en la cartas SHOA N° 11.300 “Estrecho de Magallanes, Cabo Froward a Paso Tortuoso” y N° 11.310 “Estrecho de Magallanes, Paso Inglés”. Los tres primeros identificarán con sus apellidos a las tres

islas mayores, hasta ahora, sin denominación que contiene el grupo de islas Charles en el Estrecho de Magallanes, identificadas de esa manera por Narborough en 1670 en honor a su entonces rey, King Charles II of England. Para el Capellán Valderrama, se escogió la punta situada al Noreste y aproximadamente a una milla de la denominada “Punta Suroeste” de la bahía de Fortescue, quedando asociado al topónimo “Fray Valderrama”, en consideración a su condición de Clérigo Capellán de la Expedición.

La Campana de Roldán

Roldán de Argote, Artillero Flamenco oriundo de Brujas cuyo nombre en su lengua nativa era Roeland van Brugge, quien fuera uno de los nominados por Magallanes para llevar a cabo una exploración con el fin de obtener un panorama desde alguna altura que asegurara la

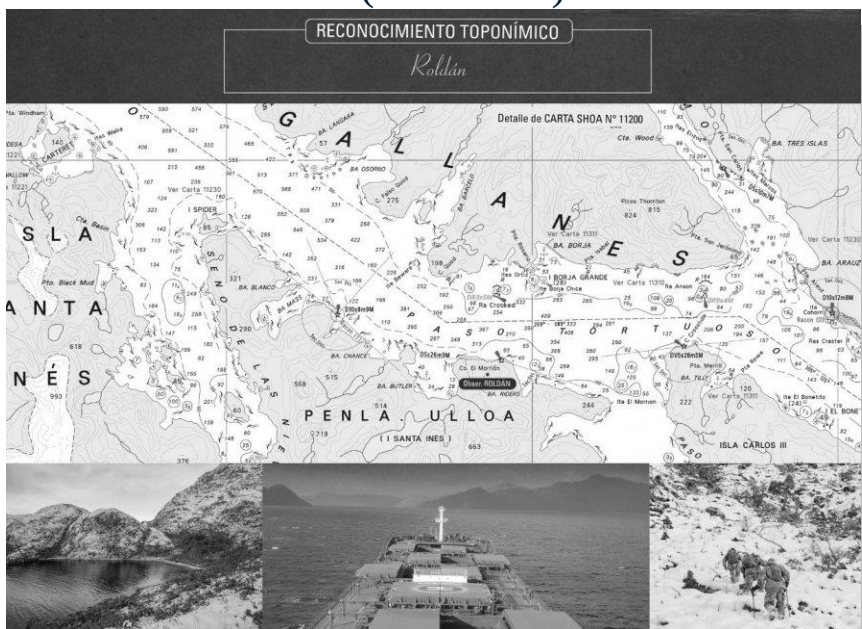
vista del horizonte y con ello confirmar que la ruta descubierta otorgaba la salida al Océano Pacífico. La misión fue lograda y se atribuye a este miembro de la expedición, la observación que corroboró la visión despejada a lo largo del Estrecho que finalizaba con el claro horizonte. El nombre de quien ejecutó tan importante hecho nunca ha estado en duda. Sin embargo, a lo largo de la historiografía y de acuerdo a la evolución de la cartografía y la toponimia contenida en ella, fue necesario analizar una serie de antecedentes para determinar el lugar donde esta observación se habría llevado a cabo. La carta SHOA N° 11.300 contiene un topónimo denominado “Campana de Roldán”, para identificar un cerro de 831 metros de cota localizado en la isla Clarence. Esto, se contradecía con lo descrito en el Libro “Una Travesía Memorable”, donde se menciona que el cerro el Morrión, localizado en la Península de

Ulloa, Isla Santa Inés, sería la verdadera Campana de Roldán”.

En este contexto y analizando los antecedentes históricos existentes en la Tercera Zona Naval, sumado a diversas publicaciones y al robusto material del Archivo Hidrográfico del SHOA, fue posible determinar inicialmente los siguientes puntos:

- La localización del topónimo en cuestión, identificado como “Monte Campana de Roldán”, habría aparecido como tal, en la cartografía contemporánea, en la carta SHOA N° 11.300, edición 1993.
- La cartografía nacional antigua (Siglo XIX), existente en el museo naval de Punta Arenas y en la Comandancia de la Tercera Zona Naval, evidenciaron su origen proveniente de la

cartografía inglesa, donde se identificaba al citado monte como “Roldan Bell”, habiendo sido esto, consecuente con el nombre con que fue bautizada en esa misma época, la bahía localizada al oriente del Monte (bahía Bell).



Adicionalmente, revisando los mismos antecedentes, se apreció que el topónimo “Co. El Morrión”, asignado al monte localizado en la Península Ulloa, Isla Santa Inés, ha sido

utilizado por cartografía muy antigua, tanto nacional como extranjera, que data del siglo XIX.

A su vez, Mateo Martinic, planteaba que cerro el Morrión correspondía al lugar donde se habría realizado la observación histórica del término del Estrecho de Magallanes. Cabe mencionar que este hecho habría sido también representado por cartas elaboradas en 1529 (Diego Ribero) y en 1775 (Juan de la Cruz Cano y Olmedilla). Adicionalmente, otras crónicas tales como las elaboradas por Antonio Herrera y Tordesillas, constituyen en parte al establecimiento de un testimonio escrito del hecho antes mencionado.

Con todo lo anterior, se generó una primera idea de considerar la factibilidad de renombrar al Monte “Campana de Roldán” (Carta SHOA N°11.300), como “Monte Bell” o “Monte Roldán

Bell”. De esta forma, se reconocería la cartografía antigua elaborada y utilizada desde el siglo XIX, tanto a nivel nacional como internacional, siendo también toponímicamente consecuente, con la coexistencia de otra entidad cartográfica geoespacialmente común en la isla Clarence, como lo es la “Bahía Bell”.

Por otro lado, reconociendo la denominación del cerro “El Morrión”, pero tomando en cuenta los relatos y descripciones históricas recopiladas en las crónicas de Martinic, sumado a la exploración en terreno efectuada por el Destacamento de Infantería de Marina N° 4 “Cochrane” y las fotografías de aproximación obtenidas por diferentes buques que navegaron esa área durante el año 2019, se planteó una segunda posibilidad, considerando la factibilidad de incluir bajo citado topónimo (Co. El Morrión), alguna leyenda alusiva a la

observación histórica efectuada por Roldán de Argote.

Por otra parte, el SHOA consideró atendible la propuesta para asociar al topónimo “Cerro el Morrión” a la acción de la observación efectuada por Roldán. Esta decisión fue adoptada considerando que todos los antecedentes existentes señalan a este accidente como “El Morrión”, siendo utilizado así, históricamente por la cartografía náutica nacional. Sin embargo, dada la importancia del acontecimiento que constituye el avistamiento que corroboró el cumplimiento de la expedición, se decidió excepcionalmente agregar bajo el topónimo existente y entre paréntesis la grafía (Obser. Roldán).

[1] Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada. Instrucciones Hidrográficas N°3. Pub. 3103. 2da. Edición 1989

Cruz del Puerto de Las Sardinias

Este monumento pasa hoy a ser un punto de encuentro, en donde la historia de la civilización ratificó que el mar es un continuo, que nos une una historia, un camino y en donde la fe al igual que la ilusión de ser los primeros fue marcando la ruta que hoy ya cumple cinco siglos.

El Estrecho de Magallanes tiene varios puntos que marcan pasajes de una historia épica, en donde la ciencia y técnica se pusieron a prueba, así como el temple y el valor, en donde la fe fue fundamental.

Fernando de Magallanes manifestó a Carlos I, Monarca español, que su empresa no tan sólo era de comercio y exploración, sino también de evangelización “donde plantaremos cruces y entregaremos miles de hostias consagradas”, dando a entender que en cada cruz enterrada se celebró una misa, hecho que Antonio de

Pigafetta registra en algunos pasajes de su libro, quizás no con el mismo detalle que documentos previos y posteriores de la expedición, en donde se manifiesta la férrea confianza en Dios y la costumbre de misa diaria del Capitán General, tanto en tierra dentro de lo posible como en mar.

Es de esta manera que la exploración de las aguas interiores del Estrecho fueron lentas, no se tenía certeza de la salida, como tampoco del tiempo que se estaría en sus aguas. La expedición reducida a esas alturas a la Nao “Victoria”, “Trinidad” y “La Concepción”, fondearon en lo que denominaron “Puerto de Las Sardinias”, zona que hoy se conoce como Bahía de Fortescue, a 180 kilómetros de la ciudad de Punta Arenas hacia la salida occidental del Estrecho de Magallanes.

En esta zona fondearon y abastecieron, encontrando agua dulce, madera, apio salvaje y una gran cantidad de sardinas en sus orillas, hecho que motivo el nombre del puerto. Desde este lugar, Fernando de Magallanes y sus capitanes organizaron una avanzada, la cual estaría a cargo de Roldán, el cual partió con tres hombres a explorar la zona.

Roldán exploró la zona, subiendo un cerro desde donde avistó la salida del Estrecho, viendo lo que denominaron “Cabo Deseado”, al llegar con la noticia las tripulaciones celebraron, según las palabras del propio Pigafetta, “nos abrazamos y lloramos de alegría”.

Tras una breve reunión Francisco Albo, cosmógrafo y navegante en jefe de la expedición, estableció la factibilidad de seguir la ruta llegando a lo que llamarían Océano Pacífico,

celebrando una misa de acción de gracias y siguiendo rumbo.

Quince años más tarde una expedición también española pasaría por el lugar, encontrando la cruz en el Puerto de Las Sardinias, con la fecha de aquel acontecimiento y los Nao de la expedición. Corroborando la versión que Fernando de Magallanes había manifestado al emperador, siendo el lugar de la Primera Misa en lo que actualmente es territorio chileno.

La misa fue celebrada por el capellán de la expedición, Fray Pedro Valderrama, quien pasó a la historia al igual que Magallanes, evangelizando y prestando asistencia espiritual a la expedición hasta su muerte en Filipinas, en donde la expedición también instaló una cruz que existe hasta nuestros días.

Producto de este hecho, diversas empresas magallánicas se unieron en un esfuerzo privado y público, instalando una cruz de 10 metros y 2 toneladas de peso en Bahía de Fortescue, (Puerto de Las Sardinias), la cual con la asistencia de la Armada constituye además una señal de navegación, la número 503 de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, pasando a estar registrada en las diferentes cartas náuticas, prestando una ayuda fundamental para la navegación segura y siendo un punto resaltante en la zona.

De esta manera la Bahía de Fortescue (2020) o Puerto de Las Sardinias (1520) pasa a ser un punto de encuentro, en donde la historia de la civilización ratificó que el mar es un continuo, que nos une una historia, un camino y en donde la fe al igual que la ilusión de ser los primeros

fue marcando la ruta que hoy ya cumple cinco siglos.



Bahía de Fortescue, antiguo Puerto de Las Sardinas,
26 de junio 2020.

Una cruz para recordar la primera misa en el Estrecho de Magallanes⁹

Daniel Arveras Alonso¹⁰

“Todos lloramos de alegría”, escribió Pigaffetta al hallarse el paso entre los océanos.

El enclave será nombrado “Punta Fray Pedro Valderrama” en recuerdo al religioso que ofició la eucaristía

El pasado 27 de junio, con ocho grados bajo cero de temperatura -el invierno austral es extremo por aquellas latitudes- la Armada chilena concluía el emplazamiento de una imponente cruz de acero de dos toneladas y 10 metros de altura en la bahía Fortescue del Estrecho de Magallanes. ¿Motivo? Conmemorar los 500 años

⁹ Artículo publicado en periódico ABC de Madrid (España), julio de 2020.

¹⁰ Investigador histórico y periodista, autor del libro “Conquistadores olvidados”.

de su descubrimiento y la primera misa celebrada en el actual territorio chileno.

El anhelado paso y la eucaristía

Los españoles denominaron aquél lugar como bahía o puerto de las Sardinias. Como relató Pigafetta, allí recalaron a finales de octubre de 1520. Se encontraban en el canal que sale al océano Pacífico y estaban a punto de descubrirlo...

“Anclamos allí para esperar a los otros dos navíos, y pasamos cuatro días; pero durante este tiempo se envió una chalupa muy bien equipada para que reconociese el cabo de este canal que desembocaría en otro mar. Los marineros de la chalupa volvieron el tercer día, y nos comunicaron que habían visto el cabo en que terminaba el estrecho y un gran mar, esto es, el Océano. Todos lloramos de alegría”.

Tras la emoción y lágrimas derramadas, fray Pedro Valderrama ofició la misa. Corrían los primeros días de noviembre de 1520.

El recogimiento y sentimiento tuvo que ser sobrecogedor en aquellos hombres que habían partido de España en el verano de 1519. Innumerables penalidades, peligros y sacrificios les aguardaban pero, de momento, estaban vivos y habían dado con el anhelado paso entre ambos océanos.

Operación compleja

La Armada chilena, con el apoyo de varias empresas, cumplió con éxito la misión tras superar dificultades propias de la lejanía, orografía, climatología, transporte necesario de material, operarios y montaje posterior. A este lugar no se llega fácilmente: ubicado a 180km al suroeste de Punta Arenas, son necesarias 8 horas de navegación a 20 nudos o 1'5 horas en helicóptero.

Participaron en el operativo la patrullera “Marinero Fuentealba”, un helicóptero y componentes de la Tercera Zona Naval al mando

del Contraalmirante Ronald Baasch, comandante en jefe de la unidad.

Baasch declaró: “Es el término de un trabajo en equipo que ha tomado muchísimos meses y el día de hoy coronamos con éxito la instalación definitiva de esta cruz que marcará el punto geográfico donde se hizo la primera misa en el territorio que posteriormente sería Chile.”

Francisco Sánchez, historiador y testigo del montaje afirmó: “Estoy muy emocionado, casi como Pigafetta en su momento, por este sentido homenaje. Magallanes tiene su estatua en Punta Arenas y esta cruz representa también el feliz descubrimiento del estrecho y los lazos de cinco siglos entre dos mundos.”

La inauguración oficial será a finales octubre o primeros de noviembre y el enclave será nombrado “Punta Fray Pedro Valderrama” en recuerdo del religioso de Écija que ofició aquella misa.

Un emotivo y justo reconocimiento, más aún en estos tiempos de ultraje gratuito a importantísimas figuras históricas que dejaron su huella en el Nuevo Mundo.

key»,
ás
irante

de la pan-
la lista de
sical Spo-
vió un 8%
mientras
a no paró
nce Mon-
hada. Así
te la Uni-
valencia
la confe-
telling in
haviour
nclusio-
eso Efe-
istas de
-200 de

chadas
meses
«Dan-
«Blin-
«The
«Dan-
ante
Blin-
de la
ta la
toca»

se-
que
du-
ni-
sa,

S,
K;
I

LUNES, 13 DE JULIO DE 2020
ABC

ARMADA DE CHILE (H. ROÑAL NIEL)

La cruz erigida para conmemorar la primera eucaristía en el Estrecho de Magallanes

Una cruz para recordar la primera misa en el Estrecho de Magallanes

► Mientras el mundo derriba estatuas, Chile conmemora la gratitud por el hallazgo del paso

DANIEL ARVERAS

El pasado 27 de junio, con ocho grados bajo cero de temperatura –el invierno austral es extremo por aquellas latitudes–, la Armada chilena concluyó el emplazamiento de una imponente cruz de acero de dos toneladas y diez metros de altura en la bahía Fortescue del Estrecho de Magallanes. ¿Motivo? Conmemorar los quinientos años de su descubrimiento y la primera misa celebrada en el actual territorio chileno.

El paso y la eucaristía
Los españoles denominaron a aquel lugar como bahía o puerto de las Sar-

Los marineros de la chalupa volvieron el tercer día, y nos comunicaron que habían visto el cabo en que terminaba el estrecho y un gran mar, esto es, el océano. Todos lloramos de alegría». Tras la emoción y las lágrimas derramadas, fray Pedro Valderrama ofició la misa. Corrían los primeros días de noviembre de 1520.

El recogimiento y sentimiento tuvo que ser sobrecogedor en aquellos hombres que habían partido de España en el verano de 1519. Innumerables penurias, peligros y sacrificios les aguardaban, pero, de momento, estaban vivos y habían dado con el anhelado paso entre ambos océanos.

La Armada chilena, con el apoyo de varias empresas, cumplió con éxito la misión tras superar dificultades propias de la lejanía, la orografía y la climatología.

Francisco Sánchez, historiador y testigo del montaje, afirmó: «Estoy muy emocionado, casi como Pigafetta en su momento, por este sentido homenaje. Magallanes tiene su estatua en Punta Arenas y esta cruz representa también el feliz descubrimiento del Estrecho y los lazos de cinco siglos entre dos mundos».

La inauguración oficial será a finales de octubre o principios de noviembre y el

Sentido homenaje
El lugar pasará a llamarse Punta Fray Pedro Valderrama, en homenaje al religioso que ofició

ABO LUNES, 13 DE JULIO DE 2020
ABC

JULIO BRAVO MADRID

Al otro lado de la cantarina, de marido y yo...
«explica ante que nunca e cuenta». Y tían también hay motivos nista Judith (1985) no mu aun cuando vo trabajo» mánicas». Schumann da por la O Musicae. b «Decir cuarenten ra». Ha h dos, y lo e dramátic paña cor personal nera de u lidad. H sas que ahora... Solo no lo b «Exact que se de sab llenar partit po la pens ta-1 ta p ago de l he t ace -4 ca -1 de ve n n t t

Diario ABC de Madrid, 13 de julio de 2020

Cruz de Puerto de Las Sardinias y la primera misa en el territorio que sería Chile¹¹

Rodrigo Morales Badilla¹²

Con motivo de la conmemoración de los 500 años del descubrimiento del Estrecho de Magallanes, se resolvió conmemorar la primera misa realizada en el territorio nacional, para lo cual se inició un proyecto para construir una Cruz en la Bahía Fortescue.

Nosotros andábamos en el empeño de explorar la de garbino (sur oeste). Recorriendo el estrecho detenidamente, llegamos a un río que llamamos ‘Río de las Sardinias,’ según la gran cantidad de ellos en su barra, y fuimos entreteniéndonos en todo cuatro días, por tal de hacer tiempo en que nos unieran las otras dos naos. Durante cuyos

¹¹ Artículo publicado en Revista de Marina, año CXXXVI, Volumen 137, Número 977.

¹² Oficial de Estado Mayor, Jefe del Departamento de Obras y Construcciones de la Tercera Zona Naval, Armada de Chile.

días enviamos una lancha bien acondicionada para que otease el cabo del otro mar. Volvió anocheciendo el tercer día y explicándonos que habían entrado el cabo, sí, y el ancho mar también. El capitán general lloró de alegría, designando a aquel ‘Cabo Deseado,’ porque lo deseamos todos tanto tiempo”.

Con estas palabras, Antonio Pigafetta expresaba el descubrimiento de la salida del estrecho de Magallanes hacia el océano Pacífico, y dentro de estas líneas señala que durante cuatro días permanecieron en el río de las Sardinias, posteriormente conocido como puerto de las Sardinias y que actualmente lleva el nombre de bahía Fortescue.¹ Fue en esta bahía donde permanecieron anclados los dos navíos que continuaron con Magallanes, mientras esperaban el regreso de la chalupa enviada a verificar si más hacia el Weste existía una salida hacia mar abierto, al que posteriormente el mismo Magallanes denominaría Mar Pacífico. La

chalupa estaba tripulada por tres hombres Hernando de Bustamante (barbero), Ocacio Alonso (marinero) y Roeland von Brugge (artillero). Este último fue quién, al regresar de su misión, le informó a Magallanes de su existencia.

Fue por ese motivo, y de acuerdo con lo manifestado por el historiador Mateo Martinić en su libro *Una Travesía Memorable*, que el fray Pedro de Valderrama ofició la primera misa en Chile, en el puerto de las Sardinias. Lo anterior fue ratificado con la petición efectuada a Monseñor José María Caro, en su calidad de presidente del Comité Permanente del Episcopado, que en uno de sus argumentos para realizar el Congreso Eucarístico Nacional de 1946 en Punta Arenas manifestaba:

Veinte años antes 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)

Con motivo de la conmemoración de los 500 años del descubrimiento del estrecho de Magallanes, se decidió también conmemorar la primera misa realizada en el territorio nacional, para lo cual se inició un proyecto para construir una cruz en la bahía Fortescue.

Inicialmente los recursos destinados para su ejecución serían proporcionados por el Gobierno; sin embargo, debido a la compleja situación que se vive y los escasos recursos disponibles, se tomó la decisión de buscar fuentes alternativas para su ejecución. Para ello se invitó a participar del proyecto a las diferentes empresas constructoras presentes en la región de Magallanes.

El Departamento de Obras y Construcciones de la Tercera Zona Naval (DOCATER), asumió la tarea de diseñar e identificar un lugar apropiado para instalar la cruz en bahía Fortescue. Su primer plano estuvo a cargo del arquitecto del DOCATER, César Alvial Chandía, su diseño tenía 10 metros de alto y confeccionada, en su totalidad, por un tubo de acero de 10” pintado en color blanco.

Una vez establecido el lugar de construcción, se efectuó una reunión con las empresas señaladas anteriormente y se les presentó el concepto inicial, en conjunto con el lugar donde se erigiría la cruz. Durante esta reunión se establecieron los puntos de contacto y se efectuó una lluvia de ideas para mejorar y optimizar el modelo inicial, incorporando las apreciaciones de construcción que aportaron los expertos de las empresas y el ingeniero calculista Marcos Matulic.

Al modelo original se le efectuaron algunas modificaciones, principalmente en su diámetro y estructura. El ingeniero calculista Marcos Matulic generó un nuevo plano con las modificaciones y consideraciones de construcción. Esta nueva cruz constaría de tres partes que se unirían entre sí.

Este nuevo diseño mantiene los 10 metros de altura, pero aumenta el diámetro de la estructura de la cruz a 16,” quedando conformada en tres secciones. La primera, por el conjunto de partes que se usaría como unión con las fundaciones y que en total tendría 4 m de altura. La segunda sección de la cruz corresponde a una cañería de 4 m de altura, conformando la segunda parte del cuerpo de la cruz y la tercera sección, corresponde a los dos brazos y la parte superior; cada una de 2 metros de longitud.

Las fundaciones se realizaron durante el mes de febrero del presente año, dejando instalada una

base de hormigón de 2,4 m² con un volumen de 2,88m³ y 6.912 kg, cuyo anclaje le permitirá soportar la estructura de la cruz y las inclemencias de las condiciones meteorológicas reinantes en Magallanes. En este proceso fue crucial el aporte y colaboración de materiales y personal de las constructoras Bravo – Izquierdo y SALFA, las que donaron los materiales para fundaciones y los pernos respectivamente.

Para unir las partes entre sí, se diseñó un sistema compuesto por una cruceta soldada al interior de la parte superior de los cuerpos inferiores y que permitirá deslizar y mantener en su posición a las partes superiores; sin embargo, al verificar el proceso de armado y la complejidad del anclaje de la base a las fundaciones (8 pernos), se tomó la decisión de cortar la primera sección a 1 m de altura, objeto mejorar las condiciones de seguridad y factibilidad de la maniobra de ensamblado.

Para la confección de la cruz se solicitó a la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), división Magallanes, la donación de dos tramos de cañería, remanentes de la antigua producción de plataformas petroleras, lo cual se materializó el mes de enero del presente año, una vez cumplidos todos los trámites formales y reglamentarios.

Una vez contando con todos los materiales para la confección de la cruz, esta se llevó a Industria y Maestranza Austral (IMA), perteneciente a las empresas Vilicic. Fue en esa maestranza donde se procedió a realizar los cortes y soldadura necesaria para conformar las tres partes que inicialmente formaron la cruz.

Posterior a las pruebas de ensamblado y determinarse el corte a 1 m de la primera sección, se procedió a incorporar el mismo sistema de unión en esta nueva sección, para luego proceder a pintar la cruz de un color

blanco con perlado reflectante, quedando definitivamente lista para ser instalada en bahía Fortescue.

Posteriormente se efectuaron las coordinaciones finales para la ejecución de la maniobra de instalación de la cruz, determinándose qué materiales, equipamiento y personal sería necesario llevar para esta última fase. Iniciando las maniobras de embarque a bordo del OPV Marinero Fuentealba el día 18 de junio.

El miércoles 24 de junio de 2020, nueve hombres y varios metros cúbicos de carga iniciaron la singladura desde Punta Arenas a la bahía Fortescue. Lugar al cual se arribó con las primeras luces del día siguiente. El buque fondeó a 450 yd del destino final de la cruz. Acto seguido, se dio inicio con la primera de las cuatro fases de la instalación de la cruz (1. Descarga, 2. Nivelación, 3. Instalación y soldado y 4. Retiro de orejas para retenidas y pintado),

realizando la faena de subir toda la carga al hangar y efectuar un sinnúmero de maniobras vertrep, que permitió descargar la totalidad de la carga que se necesitaba para el primer día de trabajo.

La segunda fase consistió en nivelar e instalar la sección basal de la cruz con un arco cuadrangular y tecla, que permitiera bajarla lenta y cuidadosamente, para luego instalar las tuercas de nivelación y fijación. Además, se instalaron las plataformas para las placas recordatorias. Para el secado del autonivelador se llevaron aerocalentadores diésel, lo que permitió acelerar el proceso de secado y así finalizó el primer día de trabajos.

La tercera fase se inició con las primeras luces del día siguiente, para desembarcar, instalar y unir la segunda y tercera sección de la cruz con sus secciones inferiores. Esta fase requirió de mucha planificación, pues estaba llena de

detalles que se tuvo que prever. El proceso de instalado de cada una de las secciones demoró aproximadamente dos horas, por lo que el segundo día finalizó con las tres primeras secciones instaladas y listas. Al tercer día se recibió al helicóptero Naval 57 y se procedió a iniciar la instalación de la cuarta sección de la cruz, lo cual finalizó a las 11:50 horas del 27 de junio del 2020.

Una vez que el Naval 57 se retiró del área de construcción, se inició la cuarta fase, instalando los andamios que permitieron retirar la última eslinga e iniciar el último proceso de soldado de la sección final con la inferior. Una vez finalizado, se procedió a retirar las orejas para toma de retenidas y luego a pintar las uniones y sus cordones de soldadura. Las obras quedaron finalizadas a las 15:50 horas del mismo día.

Para la instalación de la cruz se necesitó aunar las voluntades y esfuerzos de todos los

participantes, por lo que fue crucial contar con el apoyo de las empresas Vilicic y Construmag, por intermedio de Yanco Vilicic y Marcelo la Paz de IMA; Bravo – Izquierdo, por intermedio de Pedro Izquierdo y Pablo Árzola; SALFA, por intermedio de Cristóbal Bascuñán, Luis Soto y Javier Coto, y finalmente a ENAP, a través de Alfonso Pacheco. Mención especial tiene también Marcos Matulic, quién aportó con la totalidad de los cálculos para las fundaciones, soporte estructural en base a las mediciones de espesores de las cañerías y aportes durante el diseño final de la cruz.

El Derrotero de las costas de Chile señala que la bahía Fortescue es “el mejor fondeadero para naves de menos de 200 metros de eslora”. Así mismo señala que “posee una baliza luminosa un poco al interior de la punta SW de la entrada a la bahía” y pronto señalará además a los navegantes, que ahora cuentan con una marcación guía al punto de fondeo, en la punta

Fray Pedro de Valderrama, consistente en una cruz blanca de 10 metros de altura.



Cruz de Puerto de Las Sardinas, 26 de junio 2020.

Estrecho de Magallanes: 500 años y su futuro¹³

Ronald Baasch Barberis¹⁴

Francisco Sánchez Urra¹⁵

En este siglo XXI, el cambio de eje oceánico se ubica en el Pacífico y en ese contexto, el Estrecho de Magallanes nos ubica como un actor internacional tricontinental, siendo el vértice del triángulo América-Antártica y Asia-Pacífico.

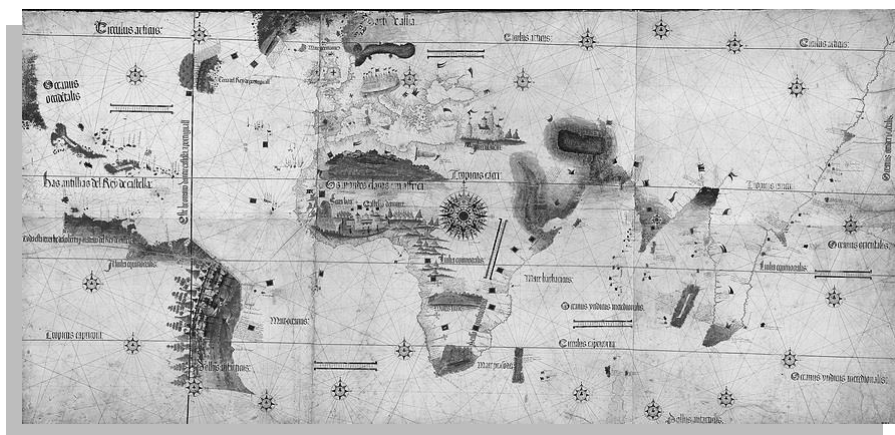
En el año 1519 el Imperio Ultramar español iniciaba diversas empresas de exploración que iban a cambiar el devenir de la historia del mundo, ésto en medio de una serie de disputas y negociaciones diplomáticas que habían logrado

¹³ Artículo publicado en Revista Vigía, octubre de 2020.

¹⁴ Contraalmirante, Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, Armada de Chile.

¹⁵ Historiador, asesor de contenidos departamento de comunicaciones y relaciones públicas Comandancia en Jefe de la Tercera Zona Naval, Armada de Chile.

una paz relativa en Europa tras más de siete siglos de ocupación musulmana de la península ibérica y la reestructuración de alianzas entre reinos que cimentaba un nuevo panorama político, en donde se dio espacio para aplicar distintas tecnologías para las nuevas exploraciones marítimas.



El tratado de Tordesillas había dividido espacios geopolíticos entre los reinos de España y Portugal; sin embargo aún quedaban muchos espacios y disputas pendientes; el mundo aún

tenía que ser explorado y sus dimensiones geográficas recorridas.

Fue natural que el desarrollo de esta empresa se realizara por el mar, precisamente porque éste había marcado límites, pero que en el contexto de avances tecnológicos en navegación y la perspectiva del hombre moderno, esta empresa conllevaba una actitud de ilusión y desafíos frente a un mundo que, si bien ofrecía riquezas materiales, daba la oportunidad de trascender al tiempo y el espacio, con la gloria de historias en tierras desconocidas y nuevos mundos.

De esta manera, llegar a las “Islas de las Especias” fue un objetivo fundamental para el Imperio español, buscando un nuevo paso por el oeste que permitiese evitar conflictos con Portugal y a su vez explorar los nuevos territorios.

Fernando de Magallanes sería el líder de esta nueva empresa, concertando a hombres notables como Juan Sebastián Elcano y Gonzalo de Espinosa, reflejos de una pasión y época en donde todo parecía posible. La expedición no estuvo exenta de problemas, naufragios y motines entre los más de 239 tripulantes que en septiembre de 1519 zarparon en 5 naos desde Sanlúcar de Barrameda, en las orillas del Río Guadalquivir en España, retornando tres años más tarde solo 18 de aquellos miembros de una historia épica.

Es de esta manera los territorios explorados fueron entrando al conocimiento del mundo y ésto fue por el mar y su proyección que aun hasta el día de hoy permite tener un flujo constante del transporte y la interconexión del mundo, pues aquellos hombres pioneros en los actuales territorios que hoy son Chile, no tan

solo descubrieron el Estrecho que une el Atlántico con el Pacífico, sino además la ruta esencial natural que recién en el siglo XX sería desplazada, en parte, por la construcción del Canal de Panamá.

El Estrecho de Magallanes fue el paso que distintos rivales del Imperio español utilizaron para llegar a las costas de la entonces Capitanía General de Chile y otros Virreinos; su poblamiento y defensa sería por lo tanto necesaria y diversos intentos que llevarían a desventuras de cientos, como es el caso de la Ciudad Real Don Felipe, colonización que a pesar de las inmensas capacidades empleadas, culminó en un trágico final, que el corsario inglés Thomas Cavendish bautizaría como “Puerto del Hambre”.



En los albores de la República, la visión del Libertador General Bernardo O'Higgins tuvo en las lejanas tierras magallánicas un enfoque especial, lo que no fue posible de concretar en aquellos primeros años de vida independiente de Chile; pasarían un par de décadas para que en 1843 el Presidente Manuel Bulnes diera la orden definitiva para la expedición que realizaría la toma de posesión del Estrecho de Magallanes,

adelantándose a aspiraciones de potencias coloniales como Francia, la cual vio frustrada sus aspiraciones al ver aquel puñado de chilenos que habían enarbolado el pabellón nacional a orillas del estrecho.

Este acto de soberanía efectiva conllevó un devenir fundamental en su progreso y desarrollo, permitiendo que a fines del siglo XIX fuese una ruta consolidada dando origen a ciudades y una dinámica comercial internacional, fortaleciendo no tan solo el paso sino el rol de nuestro país en el sistema internacional, siendo fundamental los estudios hidrográficos que la Armada de Chile realizó y sigue realizando para una navegación segura, iluminando con faros y orientando con boyas la ruta de aquellos que hoy ingresan al Estrecho de Magallanes y navegan por los canales australes.



Esta realidad geopolítica vislumbró una serie de capacidades multidimensionales, en donde la zona austral y Estrecho de Magallanes han sido consideradas como núcleos de progreso y desarrollo. Es así como el Comandante en Jefe

del Ejército, General Don Ramón Cañas Montalva, quien sirvió largamente en Magallanes durante su carrera militar, ya en 1930 afirmaba que se debía entender nuestro rol en el mundo, señalando: “proyectemos la grandeza de Chile fortaleciéndonos en el Pacífico Sur Antártico”, incorporando diferentes elementos que habían estado presente en el pensamiento estratégico nacional, vinculando el rol de Chile como nación esencialmente marítima y con un importante rol en la Antártica, pero también viendo la proyección hacia el Asia-Pacífico, lo cual evidentemente “haría variar favorablemente la situación geográfica relativa, frente al nuevo gran desafío del Pacífico y el papel que se debía asumir en esta nueva era”.

Teniendo en mente esa visión marítima del General Cañas Montalva, pero con una aproximación contemporánea desde la

Oceanopolítica, el Estrecho de Magallanes se constituye como la conformación geográfica natural de un entorno bi-oceánico, donde Chile y la Región de Magallanes actúan como bisagra entre los dos océanos que han marcado el devenir de la cultura occidental en los últimos siglos. El Atlántico, como eje central del mundo del siglo XX, influenciado por la Europa de post-guerras y el dominio del comercio entre la América dominada por los Estados Unidos de Norteamérica y la Europa por la Comunidad Europea. El Canal de Panamá, aun cuando representa una obra de arte que vino a modificar las líneas de comunicaciones marítimas globales, no fue capaz de sustituir al Estrecho de Magallanes y ahí radica su importancia como el segundo paso bioceánico a nivel global y que no podrá ser amenazado, sino hasta que la realidad del calentamiento global de curso al North West

Passage, en Canadá, para una ruta transoceánica a través del Polo Norte.

En este siglo XXI, el cambio de eje oceánico se ubica en el Pacífico y esa es una realidad influenciada por el ascenso de China como actor político y económico de características mundiales.

En ese contexto, el Estrecho de Magallanes ubica a Chile como un actor internacional tricontinental, siendo el vértice del triángulo América-Antártica y Asia-Pacífico. Esta condición Oceanopolítica es crucial para visualizar el potencial que “la posición” significa estratégicamente para Chile, dándole las herramientas naturales e inmanentes de proyectar su desarrollo en esos tres ambientes.

En América, Chile se ha destacado como un actor internacional relevante y muchas veces observado como un ejemplo en múltiples áreas.

De la misma manera, desde hace décadas Chile ha consolidado su desarrollo a través en una economía abierta y empleando las herramientas de los Tratados de Libre Comercio ha logrado encontrar en el Océano Pacífico sus socios comerciales más importantes, permitiendo ser un país exportador.

Esta vocación tricontinental se consolida con el rol que como política de Estado se ha asumido en la Antártica, siendo precursores en el ordenamiento internacional vigente en el continente blanco.

Cuando se intentan identificar las variables que permitirán un desarrollo país en el futuro de

mediano y largo plazo, necesariamente se tiene que ponderar esta realidad geográfica y Oceanopolítica y donde, nuevamente la Región de Magallanes, su Estrecho y naturalmente la ciudad de Punta Arenas serán los catalizadores para lograr explotar el potencial antes enunciado.



La Antártica Chilena es el punto central de esta proyección y una simple, pero acertada mirada nos permitirá identificar que son, al menos, tres las claves para ese desarrollo:

- Puerta de entrada y salida desde Punta Arenas.
- Logística para las operaciones nacionales y para los 22 programas antárticos internacionales vigentes hoy en día y que podrían ser más en el futuro.
- Ciencia de clase mundial en Territorio Antártico Chileno.

Cada una de estas claves merece ser analizada en detalle y por cierto serán numerosas las iniciativas que podrían generarse para que como país demos ese salto que nos consolide en un lugar de privilegio. En ese sentido, se estima relevante destacar algunas ideas/proyectos que durante los últimos años han estado en la discusión sectorial y que debieran configurar un portafolio integral que dé cuenta de una mirada de desarrollo de capacidades estratégicas como

país, con un horizonte de 50 años hacia el futuro, evitando que la contingencia impida ver el nivel de desarrollo de largo plazo.

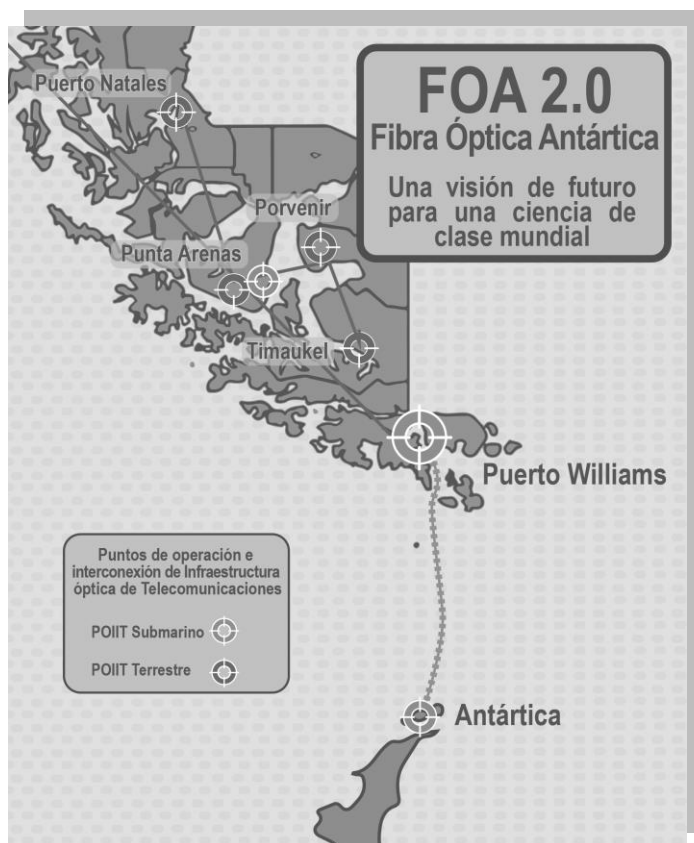
Para la primera variable descrita, iniciativas que potencien los terminales intermodales de pasajeros, turistas y/o científicos son una realidad en ambos extremos de la ruta Magallanes – Antártica, siendo la Base Antártica Nacional, la puerta de entrada al continente blanco y una necesidad impostergable.

Asimismo, para la segunda variable, la idea fuerza de consolidar una plataforma logística robusta en Punta Arenas es mandataria para estar en posición de ofrecer servicios de alto estándar y con una apuesta de futuro que se haga cargo de la demanda de los próximos 50 años. Por eso mismo, la necesidad de contar con instalaciones portuarias, de transferencia de carga y de

reparaciones para naves logísticas, rompehielos o del ámbito turístico antártico in situ, reafirma la idea de un proyecto emblemático para Punta Arenas como es la DÁRSENA.

Finalmente, todo este esfuerzo de planificación estratégica tiene como objetivo, poder brindar a la Ciencia aquellos elementos de gestión para consolidar a Chile como un actor de clase mundial en este ámbito. El proyecto de un Centro Antártico Internacional es la muestra clara de esa voluntad y obviamente es importante, pero que requiere de una pieza adicional y faltante en este portafolio de capacidades estratégicas. Esto es, la necesidad de extender la Fibra Óptica Austral (FOA) desde Puerto Williams hacia Bahía Fildes en las Shetland del Sur, donde se encuentra la Base Escudero del INACH. Esta idea, que ha sido debatida en la comunidad antártica nacional

durante el último tiempo, es CLAVE para consolidar un modelo científico único, incluso pudiendo ser un prestador de servicios de transferencia de datos desde el fin del mundo.



Nuestra posición geográfica y el esfuerzo nacional ya efectuado con la FOA nos deja a un paso de lograrlo y sus réditos se consolidarán definitivamente antes del horizonte de los 50 años que hemos esbozado, siendo aquella generación que se atrevió a soñar, los que habrán dado a Chile un lugar de privilegio en este rincón del planeta donde un país se declaró tricontinental y esencialmente marítimo.

Los tres ámbitos de desarrollo y las iniciativas podrán ser variadas, las prioridades discutidas, las instancias e instrumentos de planificación diversos, pero lo más importante será no dejar de mirar al futuro con entusiasmo e intentando darle a nuestro país una ruta para su desarrollo y prosperidad a través del mar y con la Región de Magallanes y nuestro Estrecho como punto de partida.

Entrevista a Mateo Martinic Beros: “500° Aniversario del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes”¹⁶

Mateo Martinic Beros nació en la ciudad de Punta Arenas, el 20 de octubre de 1931. Es abogado y académico, dedicando gran parte de su vida a investigar y difundir el patrimonio histórico de la región de Magallanes. Su extensa obra supera los 500 títulos entre libros, monografías, estudios, ensayos y artículos en revistas especializadas del país y del extranjero. Entre sus galardones están; Premio Nacional de Historia (2000), Doctor Honoris Causa por la Universidad de Magallanes (2001) y Premio Bicentenario (2006).

¹⁶ Entrevista publicada en Revista de Marina, Año CXXXVI, Volumen 137, Número 977.



¿Cuál es la importancia de conmemorar el quinto centenario del hallazgo del estrecho de Magallanes?

La respuesta es doble. Si consideramos el acontecimiento como chilenos, la conmemoración es de la máxima importancia por cuanto con el periplo histórico de Fernando de Magallanes, en cuyo transcurso tuvo ocurrencia el hallazgo del paso interoceánico que después llevaría su nombre, se pudo revelar para el

conocimiento de nuestra cultura occidental el primer territorio que integraría después al futuro Chile, poniéndolo, en consecuencia, en la geografía planetaria y en la historia de la humanidad.

Ahora bien, si la consideración la hacemos como miembros de la gran comunidad humana, la conmemoración de ese acontecimiento es, también, de la mayor relevancia pues con el desarrollo y feliz culminación del memorable viaje la humanidad pudo tener ya sin duda alguna la certidumbre de la esfericidad del planeta, más aún la de su mayor dimensión respecto de lo que con anterioridad se pensaba y, no menos importante, de la noción primera de la proporción de tierras y océanos en su configuración superficial. Eso en cuanto al juicio de los contemporáneos, porque para la posteridad representó el inicio de una nueva era

en la historia que hoy denominamos con el concepto de globalización. Ciertamente una doble razón para conmemorar.

¿Qué podemos aprender de la figura de Fernando de Magallanes?

Magallanes legaría con su admirable empresa náutica un ejemplo de determinación, al concebir y llevar adelante una empresa ciertamente temeraria para su época, de firmeza y coraje anímico para sobrellevar los avatares por los que pasó la misma, y de valor para enfrentar sus dificultades. Pero asimismo son dignas de reconocimiento su ciencia y su competencia como navegante y su capacidad de mando como jefe superior.

¿Cuáles fueron las consecuencias del hallazgo? ¿El estrecho se convirtió inmediatamente en un paso transoceánico?

El afortunado hallazgo geográfico reveló la posibilidad de navegar desde el Atlántico al Pacífico a través de un paso transcontinental por el Nuevo Mundo abriendo así una ruta novedosa que permitía a Europa acceder a las riquezas legendarias del Oriente extremo, cuyo aprovechamiento económico importaba de modo fundamental a sus sociedades entonces en plena transformación. El mero hallazgo, sin embargo, no hizo del Estrecho un paso marítimo de utilización inmediata, pues la latitud meridional extrema de su situación y las dificultades propias de mares y tiempos para su navegación se revelaron poco propicias tras los viajes que siguieron al de Magallanes, circunstancias que aminoraron la primera impresión favorable

acerca de su utilidad y practicidad para la navegación ultramarina.

¿Entonces, desde otra mirada, Chile se descubrió con el hallazgo del Estrecho en 1520?

Ya se ha contestado en la parte inicial de la primera respuesta, pero se reitera: con su hallazgo afortunado Magallanes puso a Chile en la Geografía y en la historia de la humanidad. Con él no hay duda principia nuestra historia nacional al darse a conocer tierras, aguas, ambientes y población originaria que a poco andar quedarían integrados en el concepto del país y la nación chilenos.

¿Cuál ha sido la importancia del Estrecho de Magallanes para la historia marítima de Chile?

Hecho clave y determinante por lo que queda dicho precedentemente, pero también porque su realidad geográfica y su noción de paso marítimo interoceánico fueron un factor esencial en el pensamiento y decisiones fundacionales del capitán Pedro de Valdivia, el de dar forma a una entidad diferenciada en el conjunto de los dominios americanos de España. En el tiempo histórico esa validación temprana fue compartida siglos después por Bernardo O'Higgins, el libertador de Chile y organizador del nuevo estado republicano, cuando en sus años de exilio meditó sobre la importancia del Estrecho como hecho geográfico condicionante para su seguridad y desarrollo y para el bienestar de sus habitantes, y recomendó insistentemente la

necesidad de proceder a su dominio efectivo y a la colonización de sus territorios. Una doble y compartida visión geopolítica digna de recordación la de las dos figuras máximas de nuestra historia nacional.

A su juicio cuál ha sido el rol de la Armada en la región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

La Armada Nacional ha cumplido un papel históricamente trascendente por la comprensión que institucionalmente ha demostrado tener acerca de la importancia variada del estrecho de Magallanes para Chile, comprensión ampliada y sostenida respecto de la extensa región meridional del continente americano, de sus espacios marítimos adyacentes y, allende el mar de Drake, de las tierras y aguas antárticas. Una comprensión calificada por la intervención

decisiva de sus hombres y medios en acciones fundamentales como la posesión efectiva del territorio, la consolidación de su poblamiento colonizador y su evolución en progreso, civilizador, la defensa de los derechos nacionales en la inmensidad del ámbito austral, la preocupación por el conocimiento de su hidrografía y por ende para la seguridad de la navegación de las aguas interiores, y, por fin, para la valoración y mejor conocimiento de su inmenso patrimonio natural especialmente al referido a sus espacios marítimos.

A propósito del viaje de Magallanes, ¿qué nombres deberían tener las islas innominadas que se ubican en el estrecho?

El hecho de haber todavía islas innominadas (o impropriamente nombradas) es una oportunidad feliz en el contexto de la conmemoración que

enfrentamos, para hacer una merecida recordación de las figuras de algunos compañeros de Magallanes olvidados o injustamente preferidos por la historiografía. Me refiero a Francisco Albo, el piloto de la nao capitana Trinidad al que se debe el primer testimonio técnico de la navegación por el Estrecho y responsable asimismo de acciones específicas en su transcurso; luego a Andrés de San Martín, cosmógrafo y como tal hombre de ciencia y experiencia que, así lo creemos dada su comprobada relación con Américo Vespucio, el precursor de Magallanes, supo transmitir sus conocimientos e ideas inspiradoras que tanto sirvieron al lusitano para el planteamiento y desarrollo de su genial empresa marítima descubridora; y por fin a Joao Carvalho, o Juan Carvalho si se prefiere, hombre leal a toda prueba a Magallanes, elegido para acciones concretas de trascendencia ocurridas durante el viaje. Sus

nombres merecen ser recordados y perpetuados en topónimos del estrecho, asociados al del gran cronista Antonio Pigafetta, otro hombre leal al ilustre marino portugués y, como los otros, ciertamente copartícipe de su histórica hazaña.



A 500 años del primer cruce del Estrecho de Magallanes

El 27 de noviembre de 1520 la expedición liderada por Fernando de Magallanes culminaba su cruce por el Estrecho, de esta forma comprobaba el paso hacia lo que él denominó Océano Pacífico, siguiendo de esta manera su ruta hacia las preciadas islas de las Especies, configurando de esta manera un hito en la historia de la humanidad.

Las implicancias de este hecho capital generó cambios en la comprensión geográfica del mundo, lo cual a la larga permitió realizar la primera circunnavegación al globo, con el Nao Victoria bajo el mando de Juan Sebastián De Elcano junto a 18 hombres, historia que sería en parte registrada por el cronista Antonio de Pigafetta.

La expedición en sí, como desafío de organización y planificación significó una enorme empresa, al igual que el objetivo de explorar una nueva ruta hacia el lejano Asia, poniendo al límite las capacidades técnicas y científicas de la época, enfrentando las inclemencias meteorológicas y poniendo a prueba la templanza de aquellos marinos que, hace más de cinco siglos, partieron desde la península Ibérica, a palabras de Tomas Mazón “motivados por la ilusión de ser los primeros y ser parte de una historia épica”.

Los diferentes acontecimientos vividos por la expedición en su trayecto por el Estrecho de Magallanes entre el 21 de octubre y el 27 noviembre nos dan cuenta, según los diferentes registros existentes en la época, de sus temores y esperanzas, así como también de su visión de

aquellas tierras que eran desconocidas y no se tenía, hasta ese momento, registro cartográfico.

Sin lugar a dudas un punto de inflexión en la historia sería lo acontecido en Puerto de Las Sardinias, en donde tras la expedición de avanzada de Roldan de Argote se anunciaba el hallazgo de Cabo Deseado, es decir la salida del Estrecho, momento en que los hombres de la expedición de Magallanes “lloraron de alegría”, lo cual fue relatado por Antonio Pigafetta en sus crónicas.

Este acontecimiento motivó a la realización de la primera misa en lo que actualmente es territorio chileno, siendo oficiada por Fray Pedro de Valderrama, lugar que tras 500 años es recordado con la “Cruz de Puerto de Las Sardinias”, señalización marítima y de ayuda a la navegación que significó un esfuerzo público y

privado trascendental en el marco de conmemoración de este V Centenario.

Los 500 años del Estrecho de Magallanes representan de esta manera un paso fundamental en la comprensión del mundo, demostrando que el mar es un continuo y que conecta a Chile en una ruta fundamental para el mundo, siendo una senda al futuro, proyectándonos hacia el Pacífico y el Territorio Chileno Antártico, poniendo a nuestro territorio en el conocimiento geográfico mundial, siendo así parte de una historia que es universal.

