

## RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS\*

UNA TRAVESÍA MEMORABLE. HALLAZGO Y NAVEGACIÓN DEL ESTRECHO DE MAGALLANES (21 OCTUBRE-28 NOVIEMBRE 1520). POR MATEO MARTINIC B. 27 X 20 CM. 242 PÁGS. TALLERES LA PRENSA AUSTRAL, PUNTA ARENAS 2016.

Este hermoso libro se viene a sumar a la vasta bibliografía que ha producido su autor, Mateo Martinic Beros, nuestro Premio Nacional de Historia (2000) y Premio Bicentenario (2006). Es un libro dedicado a la región magallánica que no ha tenido un hombre de saber académico y de espíritu tan sensible para con su tierra austral que él. *Una travesía memorable* tiene, además, un plus muy especial y significativo en su larga trayectoria de historiador: está dedicado a desentrañar el descubrimiento del estrecho más austral por el marino portugués al servicio de Castilla. El hallazgo y tránsito por este paso que lleva su nombre, como lo lleva toda la región en recuerdo de un hito imperecedero, es también el primer descubrimiento de Chile desde el meridión.

Esta afirmación ha tenido más de algún detractor, pero Mateo Martinic la fundamenta con la convicción que le da su reconocida autoridad investigativa y la solidez de sus argumentos. Hernando de Magallanes descubrió el confín del Nuevo Mundo y el aún desconocido Chile, cuando los conquistadores españoles todavía estaban

en Panamá y Hernán Cortés desembarcaba en territorio azteca. Martinic ha revisado cuantos legajos se guardan en los repositorios nacionales y extranjeros y ha situado la hazaña en el contexto de los grandes descubrimientos geográficos de los siglos XV y XVI. El descubrimiento del Estrecho fijó el límite continental austral de Chile y pasó a ser el punto de referencia de un país que comenzó a tomar forma con Pedro de Valdivia teniendo ya clara la extensión y límite por el sur austral. Chile nació en el Estrecho, aunque no fuera acompañado de acto colonizador. Pero en ese extremo austral estaba lo descubierto esperando ser llenado de contenido histórico, como comenzó a realizarse con el fuerte Bulnes, en 1843.

Este nuevo libro de Mateo Martinic sirve también de homenaje y recuerdo a los 500 años que habrán de celebrarse en 2020 en todo el mundo por la memorable hazaña y feliz suceso de unir el Mar del Norte con el Mar del Sur inmenso y no imaginado todavía en su verdadera extensión. A este mar nuevo, que Vasco Núñez de Balboa llamó del Sur en 1513 en Panamá, Magallanes lo rebautizó océano Pacífico, porque lo vio calmo, precisamente en la boca oeste donde siempre golpea furiosamente.

Además, es un libro de interés universal por la trascendencia del hecho que culminó con la circunnavegación del mundo. Y universal también por la comprobación empírica de la esfericidad de

\* Sección destinada a informar y comentar únicamente obras relacionadas con la Patagonia, la Tierra del Fuego y regiones adyacentes.

la tierra. Cristóbal Colón había aventurado en su momento que todos los mares se comunicaban y que se podía navegar todo el mundo, cuando por mares se sabían solo tres: Mediterráneo, Atlántico e Índico. Aventuraba el propio Colón la habitabilidad de las antípodas. Y lo decía en la frontera de los siglos XV y XVI, cuando no se sabía de la fuerza de gravedad, cuando se asumía que la tierra, siendo redonda, flotaba en el espacio y fija, sin movimiento de rotación ni traslación ni con el eje inclinado 23°27' que explica hoy las estaciones, pero en ese entonces no se sabía. En una tierra así de estática la única parte habitada y habitable era la ecúmene, o sea, el hemisferio norte, donde el hombre está de pie. Estas creencias estuvieron vigentes hasta el siglo XV; de ahí el temor de sobrepasar el cabo Bojador, pero dejaron de tener validez cuando los portugueses sobrepasaron la línea ecuatorial en el golfo de Guinea, en los años 1470-1480. Las antípodas eran efectivamente habitadas y habitables. Con esta seguridad los lusitanos doblaron el cabo de Buena Esperanza y se dispusieron a navegar *usque indos*.

Mateo Martinic pasa revista a los hechos. Aborda un capítulo con título sugerente y clarificador: *El mundo que cambia y se ensancha*. Aquí despliega su saber y traza su propio camino interpretativo en medio de infinidad de autores especialistas en la Historia de la expansión ibérica. Su esquema lo emancipa de toda dependencia, pero no desecha los aportes que alumbran su camino. Analiza, reflexiona, cita, comenta en un riquísimo aparato crítico concentrado al final de este estudio, pero conservando su autonomía para llegar a su objetivo. Escribir un tema inédito resulta relativamente fácil, pero hacerlo en este caso donde desde el siglo XV se han planteado tesis y reconocidos historiadores han discutido desde el XIX en adelante no deja de ser una empresa ardua tomar una visión propia y original. Mateo Martinic lo consigue con lucimiento cuando aborda el tema central del libro: el Estrecho.

A un estudio minucioso, Mateo Martinic añade su buena pluma que resalta más cuando la estructura de su trabajo es lógica y bien armada. Incluso, tiene algo cuasi poético cuando se refiere al Estrecho, al viento, a los colores del mar y del paisaje, como recomienda el sabio Marc Bloch

que debe tener toda investigación histórica.

Si el lector se ha preguntado alguna vez sobre la duración de los viajes en naos, carracas o carabelas, con dos o tres camarotes para el capitán y oficiales, sin posibilidad de baños o excusados, la ropa pegada al cuerpo en las zonas tropicales, se preguntará también por los alimentos y la durabilidad de éstos y el agua para beber, podrá aquilatar las incomodidades de a bordo y el efecto psicológico que significa no saber qué les espera más allá. Meses y aún años de navegación requerían de alimentos no perecibles, generalmente galletas, conservas, un poco de vino y toneles de agua. Martinic se detiene en la conservación de los alimentos. Se calcula el tiempo de duración del viaje, pero ¿quién hubiera imaginado la enorme distancia hasta las Molucas que el mapa de Martin Waldseemüller solo lo dibuja como un estrecho mar en 1507, todavía sin nombre?

Quien haya leído a José Luis Martínez en *Pasajeros de Indias* podrá darse lo que era cruzar el Atlántico entre Sevilla y Santo Domingo o Veracruz y la vida a bordo, los huracanes y los piratas que asaltaban aunque las naves fuesen en convoy, como era. La comida faltaba, el agua también, y el escorbuto, el mal de a bordo, como lo cuenta el cronista de Magallanes, Antonio de Pigaffeta.

El mundo se estaba ensanchando. Portugal estuvo a la cabeza y en exclusiva hasta el tratado de Alcaçobas de 1479. Se juntaron la osadía de los lusitanos con el saber naval de los italianos después de la caída de Constantinopla en manos de los turcos en 1453. Camões le canta a estos intrépidos portugueses en *Os Lusíadas*. Cristóbal Colón, con licencia de la corona de Castilla, inaugura la presencia castellana en el Atlántico: llegar a la India por occidente. Desde entonces ambas coronas estuvieron a la vanguardia de los descubrimientos. Martinic aborda los descubrimientos en el Atlántico y apunta infinidad de datos que no conocíamos (pp. 26-33) y cómo se llegó a dominar las rutas de navegación de un inmenso Mar Océano desconocido, excepto el Mar de Guinea o *mare clausum* lusitano, y la ruta colombina donde los Reyes Católicos eran *señores de la mar oceana*, como lo estudió en su tiempo Florentino Pérez

Embid en *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Este océano no era como el mar Mediterráneo donde las ciudades blancas, musicales, puertos familiares y un mar acotado hacían segura la navegación antes de la irrupción de los turcos.

Pero, ¿qué motivo tenía el rey de Castilla para buscar aquel supuesto estrecho austral que aparece dibujado en el mapa de Enrico Martelus de 1489? Lo buscaba para llegar a las Islas de las Especies después que Américo Vespucio identificara las tierras descubiertas como Nuevo Mundo y no la India como creyó Colón. Entonces este nuevo continente fue interpretado como *irritante barrera* que separaba a Europa de la verdadera India y sus islas, al decir de Edmundo O'Gorman en *La invención de América*. El objetivo era llegar a las Islas de las Especies, asunto no muy claro todavía en cuanto estarían o no dentro de la línea fijada en Tordesillas en 1494 que dividía el mundo entre Portugal y Castilla. Martinic se detiene para hablar de las especias. Aporta noticias de gran interés sobre la demanda de este producto requerido en Europa desde la Edad Media y que llegaba a Génova y Venecia a través de los mercaderes árabes que dominaban el Índico (pp. 47-53).

Así entra Mateo Martinic a la empresa magallánica, cuyo objetivo ya está dicho: llegar a las Molucas por la vía de occidente (los portugueses habían llegado a las islas indonesias por la ruta del oriente) (pp. 54-67). Todo esto estaba regulado por bulas papales bajo el principio del *Dominus orbis* que concedió a los reyes portugueses *de Canarias para abajo contra Guinea...* hasta las playas meridionales, y luego con licencia para alcanzar *usque indos*, es decir, la India Gangeática; y a los Reyes Católicos navegar de Canarias al oeste *versus indios*, superado todo por el Tratado de Tordesillas, como se ha dicho y lo fundamentó Alfonso García Gallo en *Las bulas de Alejandro VI y el ordenamiento jurídico de la expansión castellana y portuguesa en África e Indias*.

Martinic no aborda este tema, pero lo tiene presente, sobre todo Tordesillas, porque implica el Nuevo Mundo y el oriente a donde se dirige la expedición de Magallanes. Este conocía bien la ruta que en 1501 tomó el genial Américo Vespucio

que servía ese año a Portugal después de dos viajes al Caribe bajo bandera de Castilla. No era ni piloto ni capitán, era observador e interpretador de lo descubierto por Colón, como lo estudia Germán Arciniegas en *Amerigo y el Nuevo Mundo*. En 1501 zarpó en nave portuguesa a Brasil, que estaba dentro de la jurisdicción portuguesa, y habría llegado muy al sur, altura mucho tiempo discutida. Magallanes obtuvo toda la información posible y el relato de Andrés de San Martín que Vespucio -dice Martinic- habría llegado a pasos del Estrecho. Esto último daría la razón a Roberto Levillier en *América la bien llamada*.

Cinco naves formaban la armada de las Molucas. Martinic apunta todos los elementos de navegación de la época, tripulación embarcada en Sevilla y Canarias que sumaban en total 234 o 243 hombres, o posiblemente 258 o 265, número todavía no aclarado (pp. 85-87). ¿Y los trabajos a bordo? Remito nuevamente a José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias* para acercarse a lo cotidiano en esa *ciudad de a bordo*, como dice un cronista.

El zarpe de Sevilla por el río Guadalquivir, el cruce atlántico y la ruta al sur por la costa oriental de América del Sur siguiendo la huella que dejara Vespucio, nos conduce a una invernada forzosa y conflictiva por disputas entre capitanes, incluso la muerte de uno. Todo esto en la bahía de San Julián. Y de allí al estrecho que finalmente es hallado. Aquí Martinic reflexiona y pone en duda lo que generalmente se ha dicho. Según él no sería el piloto de la Trinidad quien habría avistado el saco, sino un anónimo marinero portugués de la nao *Victoria*, según testimonio del veneciano Giovanni Bautista Ramusio. ¿Un detalle?

Otro dato que aclara las dudas: como dijimos, Vespucio había llegado muy cerca del Estrecho. Lo supo Magallanes por Andrés de San Martín, asunto que todavía se discute y que Martinic aclara aportando un dato más en la todavía vigente disputa entre colombistas y vespucianos. El descubrimiento del saco oriental, su descripción, la reconstitución del trayecto de este a oeste paso a paso, de hito en hito, sorpresas, temores, angustias en ese estrecho que tenía entrada clara, pero ¿tendría salida por el oeste? Sigue el autor el trayecto con precisa rigurosidad histórica; el canal y la geografía circundante resulta un cuadro de

prístina nitidez para el lector. Hubo oscilaciones, pero al cabo del día 37 asomaron a la esperada boca occidental. Es el capítulo más extenso, el más detallado, el menos conocido en sus incidentes, el más angustioso y el mayor aporte conocido al respecto.

Lo curioso es que no vieron nativos, pero sí aduares y un cementerio. En este último discrepa con Charles McKew Parr respecto de la ubicación de estas sepulturas. Precisa Martinic sobre el modo de sepultar de los selknam teniendo como base los modernos aportes arqueológicos de la región.

Agrada este libro, como agradan las cosas bien hechas. La mayoría de los que han estudiado el viaje de Hernando de Magallanes ha dedicado un párrafo al Estrecho, o apenas un par de líneas, insuficiente para que el lector pueda visibilizar aquel paso en su complejidad geográfica y el viento que lo azota inmisericordiosamente. Para muchos historiadores el estrecho de Magallanes es un mero detalle; lo importante está en las Molucas, en la trágica muerte de Magallanes en esas islas y el retorno de Elcano a Castilla vía África.

Y una cosa que agrada también es la imbricación de lo sustantivo y lo adjetivo, un detalle aportado que podría parecer intrascendente, las zonas en penumbra de esta historia, la búsqueda de una respuesta, la lucidez en comparar, reflexionar y concluir testimonian un trabajo

de serio historiador que nos hace recordar su *Historia de la Región Magallánica*. Un deleite de colores en sentido figurado acompañan al lector en esta travesía, se siente la temperatura, las nubes oscuras, el viento que estalla como un cañón de artillería pesada, la deserción de la *San Antonio*, la bahía de las Sardinias... y por fin la boca occidental, todo ello con lujo de detalles, y creemos que un tránsito tan difícil por un canal ignoto, pero al mismo tiempo tan breve en el contexto de un viaje tan inmenso desde Sevilla a las Molucas, podría parecer un exceso dedicar el grueso del trabajo al estrecho, pero ese era el objetivo y cumplido con altura, precisión y verdad histórica.

Reiteramos que este hecho es el nacimiento histórico de Chile, aunque la conquista, la colonización y la República se haya realizado desde el norte.

No podemos terminar sin hacer mención del rico aparato crítico, las ilustraciones y muy especialmente a los mapas de la época, todo lo cual enriquece y embellece la obra, una obra que hay que leer.

Dr. Rodolfo Urbina Burgos  
Académico de Número de la  
Academia Chilena de la Historia  
Viña del Mar