500 AÑOS

MAGALLANES Y ELCANO AL MUNDO

500 años de la primera circunnavegación

ARMADA DE CHILE, FOTÓGRAFO VÍCTOR SILVA

EDICIÓN SUPLEMENTO 500 AÑOS. ***Editor General Pingüino Multimedia:*** Juan Ignacio Ortiz R. ***Realización:*** Marcelo Suárez Salinas e Historiador Francisco Sánchez. ***Diseño:*** Cristopher Emmott / Jacqueline Dobson.
Agradecimientos: investigador Tomás Mazón; periodistas María Ignacia Matus, Mónica Cerda y Gabriela Gallardo; historiadores Francisco Tagle, Bernardino Bravo Lira y Ricardo Santana.

La expedición de Magallanes y Elcano fue la primera en "recorrer y descubrir toda la redondeza del mundo" según palabras del propio Juan Sebastián Elcano. Esto ocurrió entre 1519 y 1522, cuando los medios de navegación eran todavía increíblemente rudimentarios, y la vida a bordo de aquellas primitivas naves carecía de cualquier comodidad o seguridad. Además, se trataba de un viaje a lo desconocido, que no iba a contar con posibilidad alguna de recibir auxilio, y repleto de posibles peligros.

Por ello, antes de entrar a analizar las claves de este viaje, debemos siempre tener presente que esta hazaña solo fue posible gracias a unos hombres muy especiales, de un arrojo excepcional, con un conocimiento del mar extraordinario, un alto sentido del deber y del honor que les hizo continuar hacia adelante sin abandonar, y de una capacidad de sacrificio que les permitió resistir un modo de vida extremo, casi terrorífico, durante los tres años que duró la expedición. No solo eso, sino que durante el viaje de retorno, la ilusión por poder contarlo, por saberse entrar en la Historia de la Humanidad, y por poder llevar una vida holgada en adelante, tuvo que ser el alimento de todos ellos, más que el arroz hervido con agua de mar que los supervivientes tenían entonces por única comida.

Sin embargo, dar la vuelta al mundo no formaba parte del plan inicial. Vamos a explicar los objetivos fundamentales que el rey Carlos I había encomendado a Magallanes, Capitán General de esta Armada. Eran los siguientes:

Juan Sebastián Elcano **Hernando de Magallanes**

Continuar la exploración de la costa sudamericana en busca de un paso por mar hacia el oeste que permitiera avanzar hacia las verdaderas Indias orientales. Este mar al oeste de América lo había descubierto Vasco Núñez de Balboa tan solo 6 años antes, atravesando por tierra Panamá. Por entonces, la costa atlántica sudamericana ya había sido explorada hasta el Río de la Plata, sin haber encontrado ningún paso al oeste.

Una vez se descubriera el paso al oeste, la expedición se debería dirigir a las islas de la Especiería, o islas Molucas (también llamadas simplemente Maluco o Moluco), en las que se producían las muy cotizadas especias. Al hacerlo navegando siempre hacia el oeste, se evitaría incumplir el Tratado de Tordesillas, firmado entre España y Portugal tras el descubrimiento de América, que establecía una línea de demarcación en el Atlántico -a 370 leguas al oeste de Cabo Verde- por el que ambos reinos se repartían el mundo por descubrir: Portugal al Este y España al oeste de dicha línea.

Sobre las Molucas poco se sabía, salvo que se encontraban a la altura del ecuador más allá de la India en dirección este, y eran el lugar donde se producían la pimienta, canela, jengibre, clavo, nuez moscada, etc, es decir, las especias, que en la Edad Media alcanzaban precios astronómicos en Europa, y cuyo comercio tradicional a través de Oriente Medio, por los árabes que las traían desde su origen, y después a través del Mediterráneo, principalmente por mercaderes venecianos, estaba siendo bloqueado por el emergente imperio turco. Las especias se utilizaban para ocultar el sabor de los alimentos que no eran frescos.

Otro factor importante que despertaba el interés de España en ir allí era que los portugueses por entonces ya estaban llegando a las Molucas. Llevaban alrededor de un siglo de ventaja a España en sus viajes de descubrimiento hacia las Indias. Un importante motivo de ello fue que Portugal había concluido su reconquista mucho antes que España. Se habían centrado en explorar las costas africanas, buscando un paso que les permitiera navegar hacia las Indias e iniciar así una nueva ruta comercial con ellas. Su estrategia fue la de establecer diferentes bases fijas a lo largo de la ruta que sirvieran de puertos logísticos para las expediciones. En 1498 Vasco da Gama había conseguido el hito de llegar a Calicut (India).

FUNERALES ANDANA®
Servicios funerarios

(Continuadora de Funerales Lourdes)

UNA EMPRESA MAGALLÁNICA CON MÁS DE 42 AÑOS
AL SERVICIO DE LA REGIÓN, DEL PAÍS Y DEL MUNDO.

Un compromiso permanente con las familias que enfrentan el momento más difícil de nuestras vidas, como es la triste partida de un ser querido.
Los acompañamos y asesoramos ofreciéndoles seguridad, tranquilidad y confianza.
Un servicio óptimo, eficiente, digno y responsable las 24 horas del día, los 7 días de la semana.
Amplia experiencia y convenios con empresas funerarias del resto del país para traslados naciones e internacionales.
Contamos con una moderna y cómoda sala de velatorio para las familias magallánicas.

ARMANDO SANHUEZA 298 FONO: 612 25580
info@funeraleslourdes.cl - www.funeraleslourdes.cl

NuestrosServicios

Wellboat - Transporte Smolt, Cabotaje y Cosecha
Cosecha in-situ - Naves Apoyo Centro cultivos

Nuestra empresa de prestaciones marítimas cuenta con más de ***10 años*** de presencia en la región de Magallanes, con más de 15 naves operando en los distintos puertos de la región , aportando al desarrollo de esta y de la **Industria Acuícola.**

Casa Matriz
Sector Chinquihue 9.000, Km. 11 – Puerto Montt
Oficina Comercial
Juan Soler Manfredini 11, Of. 1402, Piso 14, Puerto Montt
Sucursal Punta Arenas
Maipu 1039, Punta Arenas

frasal
compañia naviera
www.frasal.cl

152°

UNA LAGER SIN FILTRAR ÚNICA, HECHA EN LA PATAGONIA.

En homenaje al descubrimiento
del Estrecho de Magallanes.

CERVEZA AUSTRAL®
PATAGONIA®

HECHA EN PUNTA ARENAS DESDE 1896

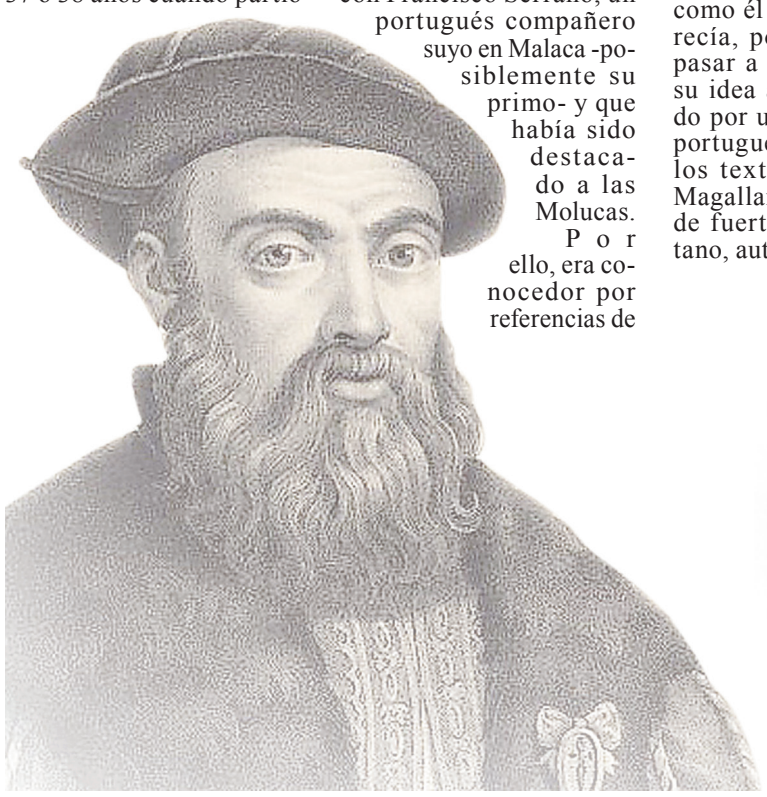
Los protagonistas:

Hernando de Magallanes

Fernando o Hernando de Magallanes era portugués, nacido en Oporto. Tenía 37 o 38 años cuando partió la expedición. Había participado en la conquista de Malaca (Malasia), y mantenido estrecha amistad con Francisco Serrano, un portugués compañero suyo en Malaca -posiblemente su primo- y que había sido destacado a las Molucas. Por ello, era conocedor por referencias de la zona, y sabía que se encontraban a la altura del ecuador. Sin embargo, sus servicios a la corona portuguesa no fueron valorados como él entendía que merecía, por lo que decidió pasar a España y ofrecer su idea a Carlos I apoyado por un reputado piloto portugués, Rui Falero. Por los textos que tenemos, Magallanes era un hombre de fuerte carácter, espartano, autoritario, ferviente creyente, valiente hombre de armas y, sin duda, intrépido navegante.

Los españoles que formaron parte de la expedición, en general no parece que entendieran bien la decisión del emperador de nombrar capitán general de la escuadra a un portugués. Solo por este motivo Magallanes despertó recelos en ellos casi desde el primer momento. Magallanes tampoco parece que pudiera o supiera gestionar esto, como después veremos, y por contra acrecentó los temores de los españoles, que creían que terminaría traicionando a su rey con algunas de sus decisiones. Algo que nunca ocurrió.

Murió luchando valientemente contra los isleños de la isla de Mactán (Filipinas).



Juan Sebastián Elcano

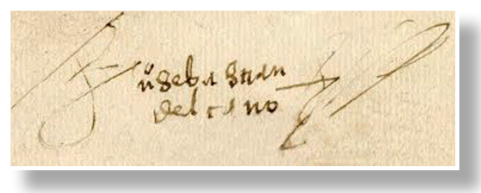
Juan Sebastián del Cano, o Delcano, o también Elcano como vino a llamársele siglos después -hay cierta controversia sobre la cuestión-, era natural de Guetaria, Guipúzcoa. Contaba con "32 años, poco más o menos" cuando dio inicio la expedición.

Mantuvo un perfil discreto en los primeros meses como maestre de la nao Concepción -era por tanto uno de los oficiales al mando de la marinería-. Será más tarde, poco después de zarpar de Brunéi, cuando terminó asumiendo el mando de la nao Victoria hasta la vuelta, con la extrema dificultad añadida de tener que evitar las rutas y costas portuguesas en el Índico y la costa africana, en una singladura que le consagrará como uno de los mejores marinos de todos los tiempos.

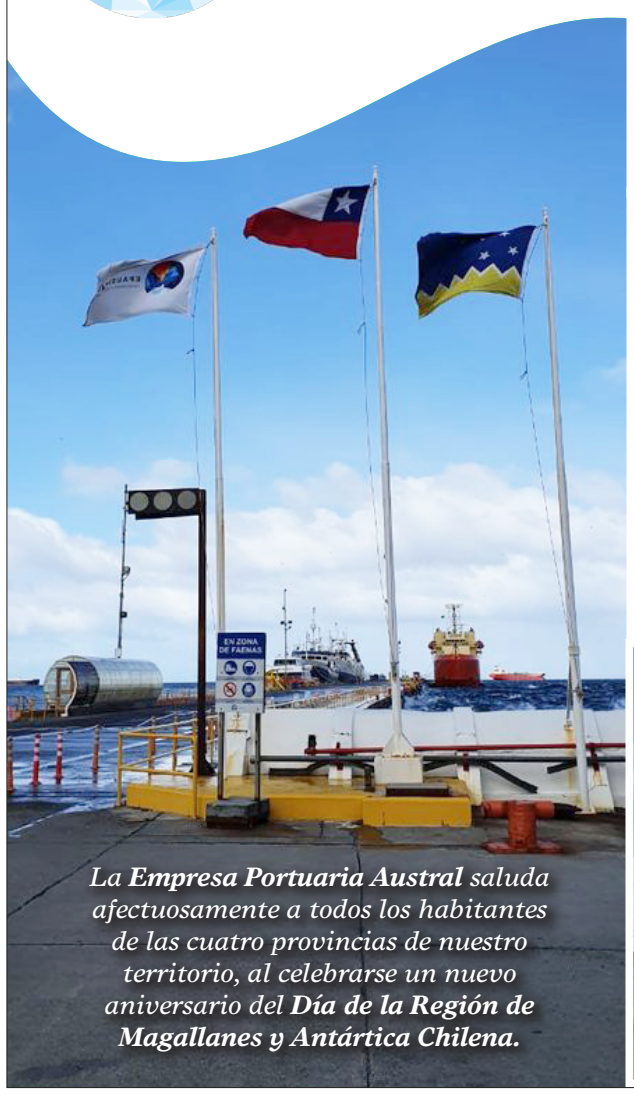
En sus inicios, Elcano adquirió gran experiencia marinera en barcos pesqueros y mercantes, llegando a ser armador de una nave. Sin embargo, tuvo que venderla para poder pagar a sus hombres y lo hizo a unos saboyanos, lo cual estaba prohibido entonces por la Corona. Algunos autores suponen que terminó por alistarse con Magallanes para redimir esta falta, aunque sobre ello no hay nada escrito. Lo que sí consta es que, a su vuelta, el Emperador Carlos V perdonó expresamente este hecho.

Tras completar la vuelta al mundo, logró fama y honores, además de ser recompensado por el Emperador con una renta vitalicia de 500 ducados de oro anuales, y un escudo de armas con las inscripción Primus Circumdedisti Me, el primero que me circundaste.

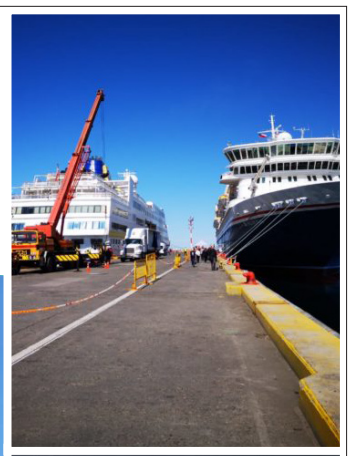
Falleció en el Pacífico en 1526 por intoxicación, causada por la ingesta de un gran pez, posiblemente barracuda, "con dientes como de perro" (Andrés de Urdaneta) "y murieron también todos los hombres principales que comían con él, casi en tiempo de 40 días" (Juan de Mazuecos). Por entonces, Elcano estaba al mando de la siguiente expedición al Maluco, conocida como Expedición de Loaysa.

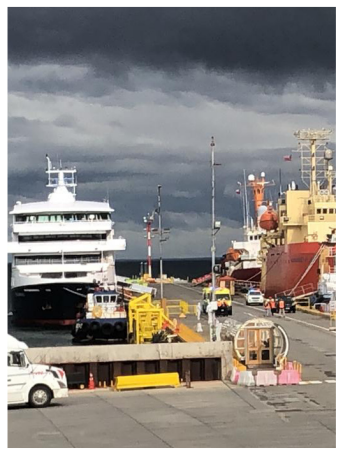


EPAUSTRAL
CONECTANDO A MAGALLANES



*La **Empresa Portuaria Austral** saluda afectuosamente a todos los habitantes de las cuatro provincias de nuestro territorio, al celebrarse un nuevo aniversario del **Día de la Región de Magallanes y Antártica Chilena.***





"La Vuelta al Mundo"

VER VIDEO

21 DE OCTUBRE

¡FELICES 500 AÑOS!

Crédito de foto: Jorge Fernandez Salas

GeoPark saluda en el día de la Región, a toda la comunidad al celebrarse los 500 años del Descubrimiento del Estrecho. En un año donde debemos preservar la salud y el cuidado mutuo, reconocemos con admiración el esfuerzo, coraje y tesón de todos por superar estos difíciles momentos, así como hace 5 siglos lo condujeron a Hernando de Magallanes y su tripulación a estas remotas tierras.

GEOPARK

La Tierra de Magallanes

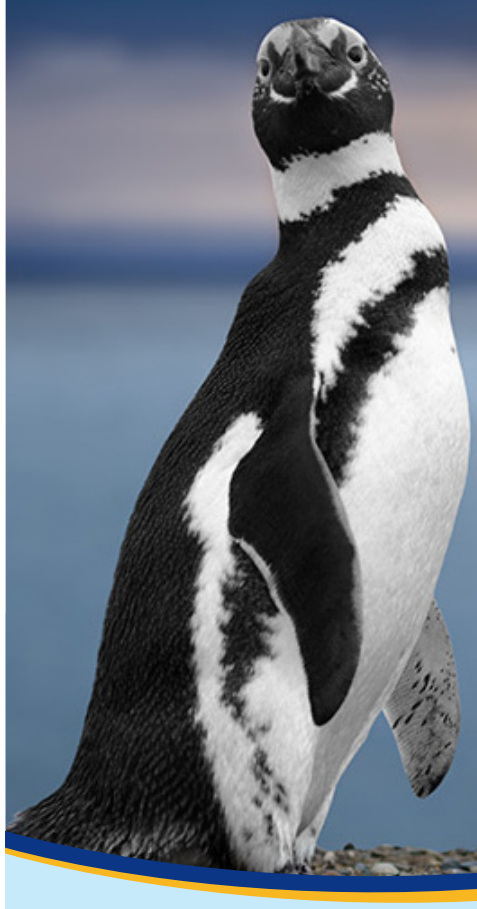
● Conocimiento geográfico y distancias

¿Cuál era el tamaño de la Tierra para Magallanes y los cosmógrafos de su época? ¿Tendría razón Colón, cuando decía que Asia no estaría demasiado lejos navegando hacia el Oeste? ¿Qué sabían sobre las dimensiones de la Tierra antes de partir? Todas estas preguntas cabe hacérselas cuando uno piensa en el camino seguido por Magallanes en el Océano Pacífico. Nos meteremos en la piel de un hombre de ciencia de principios del s.XVI y trataremos de desentrañar estas cuestiones, porque precisamente la derrota seguida demuestra algo importante: Magallanes sabía que se iba a enfrentar a una larga travesía cuando entró al Pacífico.

Antes de nada, diremos que la cuestión acerca de si la Tierra era o no redonda no existía a estas alturas de la Historia. Nadie ponía en duda su esfericidad. En cambio, las ideas de Copérnico y su heliocentrismo tardarían todavía algunos años en llegar, de modo que por entonces el Cosmos seguía siendo entendido conforme la tradición Ptolomeica, es decir, poniendo a la Tierra en el centro del Universo, rodeada de las esferas de la Luna, el Sol, los planetas visibles a simple vista y, por último, la esfera de las estrellas fijas. Ptolomeo había tomado sus ideas de los clásicos de la antigua Grecia. En el mundo occidental, así como en el musulmán, la esfericidad de la Tierra se daba por sentada siguiendo esta tradición. Por tanto esta expedición no "demostró" la redondez del mundo, como tantas veces decimos, sino que sería más apropiado decir que la constató.

¿Cómo se creía que era la zona más austral del mundo?

Autoservicio SUPER 6



Hoy al conmemorarse los 500 años del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes, queremos enviar un cordial saludo a todos los habitantes, que día a día aportan al crecimiento y desarrollo de la Región.

Fraternalmente Familia Super 6 - Kioskito Super 6 y Super 9

CAMILO HENRIQUEZ
0595 ESQUINA PAULA
JARAQUEMADA

ATENDEMOS TODOS
LOS DIAS DEL AÑO

LOS INVITAMOS A VISITAR NUESTRO AMPLIO Y RENOVADO LOCAL JUNTO A SU NUEVO KIOSKITO QUE CUENTA CON SERVICIO DE CAJA VECINA

ACEPTAMOS TODO MEDIO DE PAGO

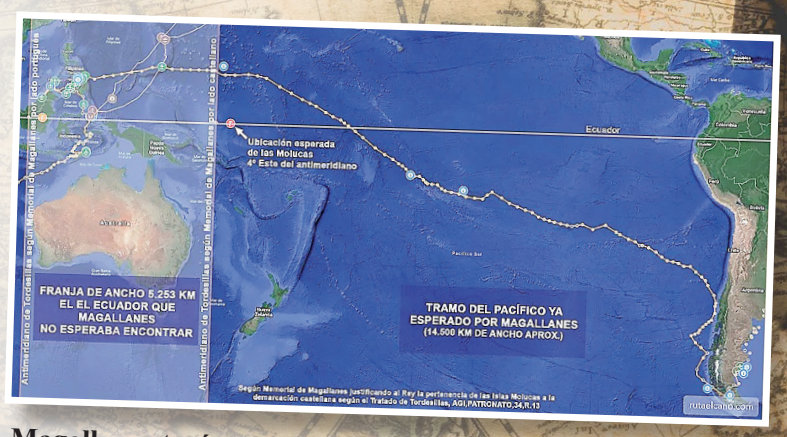
Calculando distancias

Así pues, al menos todos los hombres de cierto nivel cultural sabían que la Tierra era redonda. Redonda y esférica. La esfericidad de hecho no se discutía, puesto que Dios debió basarse sin duda en formas puras cuando creó el Universo. Este era el pensamiento de la época, sin discusión incluso entre los más preeminentes hombres de ciencia del momento. El achatamiento de la Tierra por los polos no fue descubierto hasta el siglo XVIII, en una expedición franco-española en la que participó nuestro insigne Jorge Juan y Santacilia.

Sin embargo, no se conocía el tamaño del mundo. Esta era la cuestión de debate del momento, con el asunto encendido tras el descubrimiento de América por parte de España, y la llegada a India e Indonesia por parte de los portugueses después de rodear África, con ambas potencias sumidas en una frenética carrera por ampliar sus dominios y por hacerse de la especiería y de su comercio.

Dimensionar el mundo era todo un reto. Pese a que Eratóstenes lo había hecho con asombrosa precisión alrededor del año 230 A.C., posteriormente Ptolomeo había reducido notablemente su tamaño. Durante la Edad Media, hasta tiempos de Colón, se respetó la idea ptolomeica de una Tierra "pequeña", pero como decimos, tras el descubrimiento de América ese asunto pasó a primer plano. El mapa de Toscanelli, que no ha perdurado pero en que supuestamente Colón tomó la idea de que Asia no estaba demasiado lejos al otro lado del Atlántico, así como el posterior Erdapfel de Martin Behaim responden a esta idea, que hizo a Colón aventurarse a atravesar la mar océana en busca de la especiería.

Las bases del conocimiento de la Tierra estaban bien asentadas en esta época, en el sentido de que incluso se conocían los Trópicos -que ya figuran en el globo de Behaim- y los Círculos Polares.



Magallanes tenía un 13% de margen de error en la ruta establecida.

SERVICIOS PARA DOMICILIOS, VEHÍCULOS, EMPRESAS E INSTITUCIONES

Clean Up! Magallanes

Estrecho de Magallanes
500 años
Punta Arenas - Chile
1520 - 2020

Clean Up Magallanes - Desinfección Profesional

Saluda a todas y todos los Magallánicos en la conmemoración de los 500 años.

Que en estos momentos complejos, nos acompañemos y salgamos adelante con toda nuestra fuerza y entereza regional.

INFO@CLEANUPMAGALLANES.COM + 56 9 5924 4944 / + 56 9 5846 5113

BROOM GROUP
Agencias Marítimas Broom
(Punta Arenas) S.A
www.broomgruop.com

COMASUR LTDA.
Servicios Portuarios

ULTRAPORT

GLOBE TRADER

REPORT
Una empresa AGUNSA

COSEM S.A.

RENOVAL

En estos 500 años del descubrimiento del estrecho de Magallanes, queremos hacer efectivo un cordial saludo a todos los habitantes de la región, al conmemorarse esta importante gesta histórica.

Exploración del Estrecho

La exploración del Estrecho resulta muy complicada, y Magallanes envía nuevamente de avanzadilla a la San Antonio y la Concepción. Esto lo aprovecha el reputado piloto portugués Esteban Gómez para hacerse con el mando de la nao San Antonio durante la noche y abandonar la expedición, poniendo rumbo de vuelta a España. En el camino es muy probable que descubrieran las islas Malvinas, que veremos a partir de ahora en los mapas. A su llegada declararán haber acudido al rescate de los dos desterrados por Magallanes con anterioridad, aunque sin éxito. Llegarán a España en mayo de 1521, avisando del descubrimiento del Estrecho, y poniendo al corriente al Emperador de los excesos de autoridad de Magallanes. Carlos I dará crédito a los testimonios de los desertores, poniéndolos en libertad y suprimiendo la paga a Beatriz Barbosa, esposa de Magallanes. Años después, encargará a Esteban Gómez el mando de una misión con el fin de buscar otro paso al Pacífico, pero por Norteamérica. En esta expedición Esteban Gómez se convertirá en el primer europeo que visita la isla de Manhattan, la bahía de Boston, y hasta las tierras de Labrador.

Volviendo a nuestra expedición, tras el abandono de la San Antonio y el hundimiento de la Santiago, ya solo quedan 3 naos, que pasarán varios días buscando a la nao desertora, dejándoles señales en la costa conforme tenían convenido por si se habían perdido. La travesía del después llamado Estrecho de Magallanes les llevará nada menos que 28 días, y por fin, el 18 de noviembre de 1520, desembocarán en el océano que llamaron Pacífico.

"Cada uno se tuvo por dichoso en haberse hallado en cosa que otro antes que él no se había hallado. Salió el armada del Estrecho a la mar del Sur, y dieron muchas gracias a Dios por se lo haber deparado." Ginés de Mafra.

La travesía del Pacífico se inicia buscando ganar latitudes más cálidas, poniendo rumbo noroeste, nordeste y norte. Se acercan mucho a la costa a la altura de la futura ciudad de Concepción (Chile), aunque sin parar continúan viaje por fin al noroeste para atravesar el océano. No parar a avituallarse aquí, fue a la postre, un gran error.

Por fortuna, la climatología les resulta muy propicia, con vientos constantes a favor y sin ninguna borrasca, lo que les permite avanzar diariamente del orden de 70 leguas -385 km-. Sin embargo, el océano parece no tener fin.

TABSA 1968 2020 52 Años LIDER EN CONECTIVIDAD

Estrecho de Magallanes 500 años Punta Arenas - Chile 1520 - 2020

TRANSBORDADORA AUSTRAL BROOM S.A.
LIDER EN CONECTIVIDAD

FELIZ DÍA DE LA REGIÓN

En este 21 de octubre, en que se celebra el Día de la XII Región de Magallanes y Antártica Chilena, recordamos el insaciable espíritu de aventura del navegante Fernando de Magallanes, quien surcó el estrecho que hoy lleva su nombre, descubriendo así también Chile por el sur.

Tabsa, líder en conectividad, envía un cálido saludo a todos quienes habitan y hacen patria en esta hermosa zona de nuestro país.

WWW.TABSA.CL

Juan Williams 06450 61 2728100 TransbordadoraAustralBroom S.A. @tabsa

LANDING CONTRABANDO DE SERVICIOS
EL CABOTAJE ES UNA INDUSTRIA NACIONAL CON BANDERA CHILENA

Muerte de Hernando de Magallanes

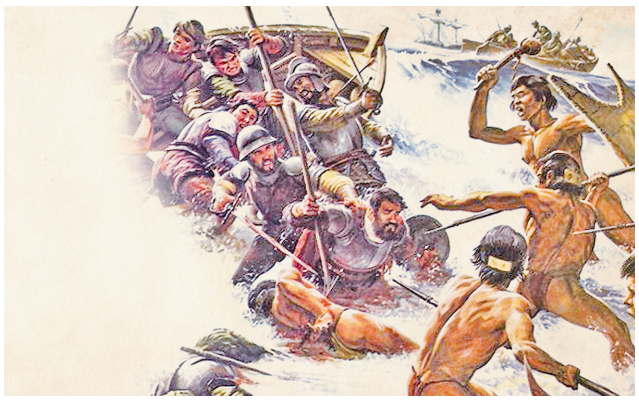
Abril de 1521, Isla de Mazava, Filipinas - Cebú, Filipinas.

La armada entra en Cebú descargando artillería a modo de saludo, ante lo que los isleños reaccionan con miedo. Pronto les convencen de que se trata de una señal de amistad, y Magallanes se va ganando la confianza del rey local, con el que intercambia regalos. Termina cristianizando a miles de indios.

Sin embargo, el rey de la vecina población de Mactán desafía a los expedicionarios, ante lo cual Magallanes acude con pocos hombres allí, en lo que resulta ser un gran exceso de confianza, porque al desembarcar en la playa de Mactán son sorprendidos por miles de guerreros indios que les estaban esperando. La superioridad numérica hace que los lentos arcabuces sean ineficaces, y los expedicionarios deben retroceder. Al parecer, Magallanes muere valientemente defendiendo la retirada de sus hombres, siendo alcanzado en la frente por una lanza, y cae allí junto con otros 7 compañeros.

El rey de Cebú, se dice que probablemente forzado por otros reyes locales, e instigado también por el esclavo Enrique, que se queda con ellos, traiciona a los expedicionarios al invitarlos a una supuesta comida de desagravio para reforzar lazos tras la muerte de Magallanes. Todos sospechan que puede tratarse de una emboscada, pero también consideran que sería un acto de cobardía no acudir, de modo que muchos de los mandos asisten. Los peores pronósticos se cumplen, y mientras el rey distrae a los expedicionarios, entran cientos de guerreros en la sala y pasan a cuchillo a todos ellos. El resultado es desolador: mueren asesinados nada menos que 26 hombres.

Los supervivientes mantendrían siempre la esperanza de que sus compañeros no hubieran muerto. De hecho, algún tiempo después Carlos I pedirá a Hernán Cortés que envíe a Cebú la que terminó siendo la expedición de Álvaro de Saavedra, para buscar a los nuestros y, en el peor de los casos, averiguar qué ocurrió.



¿Cómo navegaban en el Siglo XVI?

Los navegantes debían conocer antes de la partida la ruta autorizada, pero como la información era deficiente, debían confiar más en su vocación marinera y hasta en los santos que en la "derrota" y en la bitácora de otros navegantes. Además, el piloto era en cierto modo nuevo descubridor, ya que su escaso bagaje técnico no permitía otra cosa que aventurar. En definitiva, debía conocer en detalle el uso del cuadrante, el sextante, el astrolabio, la esfera armillar, y estar familiarizado con la rosa de los vientos.

VER VIDEO

El cuadrante consistía en un cuarto de círculo, en la mayoría de los casos de madera, de cuyo punto céntrico pendía un péndulo y fijando uno de los lados o radios en línea recta con un objetivo (la costa, el sol) se podía saber el grado de inclinación con respecto a esa referencia. El sextante era similar, pero dividido en seis partes.

Con el astrolabio se conocía la altitud del sol durante el día o la de la estrella polar en la noche. Los datos proporcionados servían para levantar un triángulo y resolver una sencilla operación geométrica. Así se podía establecer el lugar de ubicación de la nave, la distancia recorrida y faltante.

La esfera armilar era más compleja y permitía establecer el lugar de la nave en relación con el cielo mediante analogías astronómicas.

La rosa de los vientos indicaba la orientación que debía seguir la proa de la nave para llegar a un lugar determinado. A esta rosa de vientos se le agregó la brújula en una caja, llamada mortero. Puesta a nivel del horizonte, marcaba los rumbos con relativa claridad. Pero todo esto era fácilmente turbado en casos de agitación por alto oleaje o por tormentas, y para trazar un mapa, el cartógrafo dibujaba una zona con un círculo del área que se intentaba cubrir. Luego trazaba los 8, 16 o 32 diámetros equidistantes, unía los diámetros con líneas referidas por documentos anteriores, y sobre los triángulos añadía sus aportaciones. A finales del siglo XVI, el método de Mercator y de Ortelio, de dividir en rectángulos para elaborar un planisferio, pareció mejor, puesto que se pudieron intercalar nuevos hallazgos con base en la gran cuadrícula resultante de trazar paralelos (latitudes) y meridianos (longitudes).

Los mapas se proyectaban de muchas maneras: además del portulano y del planisferio, existieron otros como el cilíndrico, el cónico, el trapezoide, el cordiforme, el oval, el estereográfico y el isogónico. Ptolomeo en su Geographia había indicado un método que combinaba la proyección cónica con la trapezoidal. Quería mejorar el sistema cuadrangular de Marino de Tiro, que a su vez fue restablecido por Mercator en forma rectangular, que es el que más se ha usado hasta hoy.

www.laboratoriomagallanes.cl

LABORATORIO MAGALLANES SpA®

En el Aniversario de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, Laboratorio Magallanes se suma a todos los Magallánicos en esta festividad celebrando el descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

Av. Colón Nº 1098 edificio Cruz Roja / Teléfono: 061 2 244454

LICEO NOBELIUS
ADMISIÓN 2021
"LEALTAD, NOBLEZA, SABIDURÍA"

Un afectuoso saludo a la
Región de Magallanes y todos sus habitantes en el Aniversario 500 años

Comodoro Arturo Merino Benítez 777 – 783 – Fono 61 2 231196 – mail: secretaria@nobelius.cl
Oficina de Finanzas: Lautaro Navarro 1066, oficina 405 – Fono 61 2 227034 – mail: secretariafinanzas@nobelius.cl

¿Qué pasaba en Europa?

La Europa del siglo XVI vio nacer a dos grandes potencias mundiales: España y Portugal que gracias a sus exploraciones y conquistas, hacia el oeste la primera con el Descubrimiento de América y hacia el este la segunda, lograron extenderse por vía marítima y llegar a repartirse el mundo mediante el Tratado de Tordesillas. A final de siglo con la unión de ambas coronas se constituyó el imperio más colosal que jamás haya existido bajo el reinado de Felipe II.

El fortalecimiento de los grandes reinos continúa con el afianzamiento en el panorama europeo de reinos como Castilla, Aragón, Francia e Inglaterra, así como el Sacro Imperio Germánico que aglutinará a los numerosos pequeños principados alemanes y la Rusia del zar Iván III el Grande que unificó los distintos reinos rusos. Dichas monarquías crean administraciones centralizadas para un mejor control y se empiezan a establecer relaciones diplomáticas entre los estados configurando una nueva forma de hacer política.

Fue un siglo con numerosos conflictos bélicos entre las potencias principalmente por temas religiosos. La división cristiana entre católicos y reformistas y la adopción de una u otra por los jefes de estado desató dichos enfrentamientos, como por ejemplo, fue la Guerra de los Ochenta Años en los Países Bajos o las Guerras de religión en Francia, que supusieron un auténtico desastre para las regiones afectadas por los combates.

En el aspecto religioso Lutero inicia la Reforma con la que trata de discutir la autoridad del Papa y de la Iglesia católica. En Inglaterra Enrique VIII creó la iglesia anglicana para poder divorciarse sin necesidad de la intervención papal. Estos hechos provocaron la reacción con su Contrarreforma en la que ratificó su defensa de los sacramentos rechazados por Lutero, así como el celibato y la fe en la divinidad de Jesucristo.

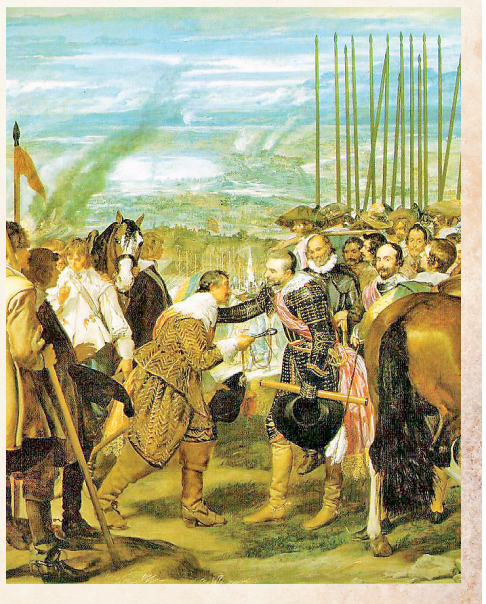
En el aspecto económico, aumentó el comercio siguiendo las rutas de los exploradores y conquistadores por todo el mundo y se creó un potente sistema financiero para poder financiar las nuevas estructuras gubernamentales y los emprendimientos comerciales. Con esto cobra cada vez más importancia una burguesía inicial que intentará lograr más poder político y económico.

Gracias a todos estos factores se produjo un despegue demográfico en toda Europa que puso fin a las dificultades habidas en los dos siglos anteriores con las gravísimas epidemias de peste que sacudieron el continente.

También renació la agricultura y la ganadería con el aumento poblacional y con la llegada de nuevos productos de las tierras conquistadas y el envío de los productos propios como intercambio.

Es de esta forma que nos encontramos con un nuevo período conocido como Época Moderna, el cual significó para Europa importantes cambios en su ordenamiento político.

En lo político el fenómeno más destacado fue el surgimiento del Estado Moderno: un territorio con fronteras determinadas, un gobierno común y un sentimiento de identificación cultural y nacional de sus habitantes.



La vuelta al mundo y el paso a la Historia

8 de septiembre de 1522. España, la Primera Circunnavegación al Mundo.

Ya han dado la vuelta al mundo pero, orgullosos de su gesta, quieren continuar hasta Sevilla, de donde partieron tres años y veintiocho días atrás. Así, les remolcan durante dos días en la travesía del Guadalquivir.

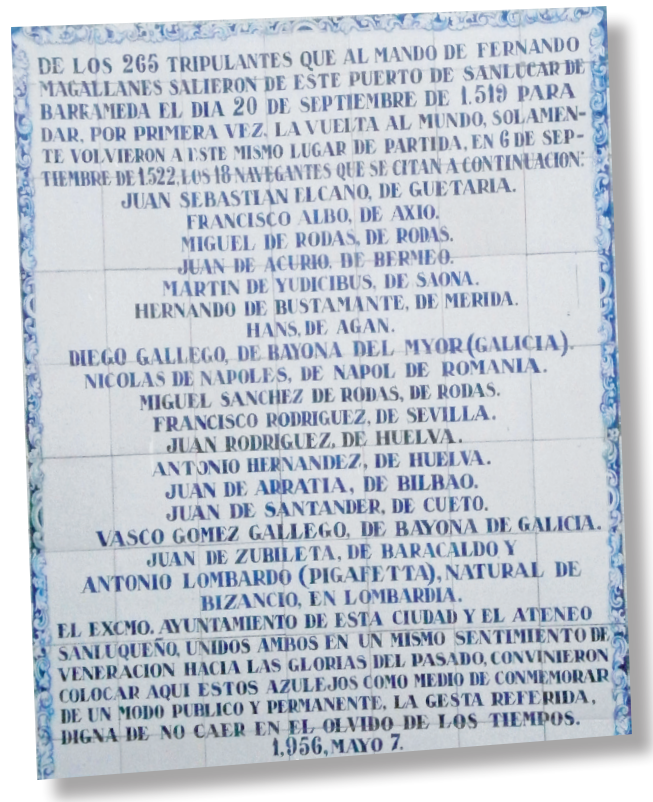
Entran al puerto de Sevilla fundiendo en salvas la pólvora que les quedaba. Nuestros héroes tienen presente una promesa hecha a la Virgen durante una tempestad que casi termina con ellos cuando viajaban a Timor, y piden cirios. Así, desembarcan uno a uno en procesión, descalzos y con cirios en la mano, hasta la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria, en Triana, para dar gracias a la Virgen. Traen un preciado cargamento de 27 toneladas de clavo, una increíble fortuna para la época. Pero, tal como cuenta Elcano al Emperador Carlos V en la carta que le escribe desde la Victoria anunciando su regreso, "...aquello que más debemos estimar y tener es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondeza del mundo".

El Emperador demostró quedar fascinado con esta noticia, contestando a Elcano de inmediato por carta, para darle "infinitas gracias" y solicitarle que acudiera personalmente a verle "...y porque yo me quiero informar de vos muy particularmente del viaje que habéis hecho y de lo en él sucedido, os mando que luego que ésta veáis, tomeis dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón, y os partáis y vengáis con ellos donde yo estuviere" ordenando a los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla que se ocuparan de todo. Elcano eligió como acompañantes al piloto Francisco Albo, y al barbero -o médico- Hernando de Bustamante, además de a los indios moluqueños "que deseaban ver al Emperador y estos reinos" (Herrera) .

No cabe mayor heroicidad, capacidad de sacrificio y audacia. Con su regreso, estos 18 hombres no solo entraron al puerto de Sevilla, sino que lo hicieron para siempre en la Historia de humanidad.

"Entrevista a Tomás Mazón"

VER VIDEO



Desde la Secretaría General de Gobierno de Magallanes hemos querido ser partícipes en la :

CONMEMORACIÓN DE LOS 500 AÑOS DEL DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Hazaña, que forma parte de nuestra historia como habitantes de este territorio, y donde el navegante portugués Hernando de Magallanes logró descubrir un paso marítimo que une el océano Pacífico y Atlántico, permitiendo así la primera circunnavegación a la Tierra.

Mateo Martinic: “Con su hallazgo afortunado Magallanes puso a Chile en la geografía y en la historia de la humanidad”

MATEO MARTINIC BEROS
Historiador

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).

¿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

BOLT®
FERRETERIA INDUSTRIAL

Un afectuoso saludo para toda la gente de nuestra región al conmemorarse 500 años desde el descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

Nuestro reconocimiento para todas y todos quienes engrandecen con esfuerzo y trabajo nuestra región.

Equipo BOLT

Estrecho de Magallanes
500 años
Punta Arenas - Chile
1520 - 2020

visita nuestra tienda
www.bolt.cl

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?

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.

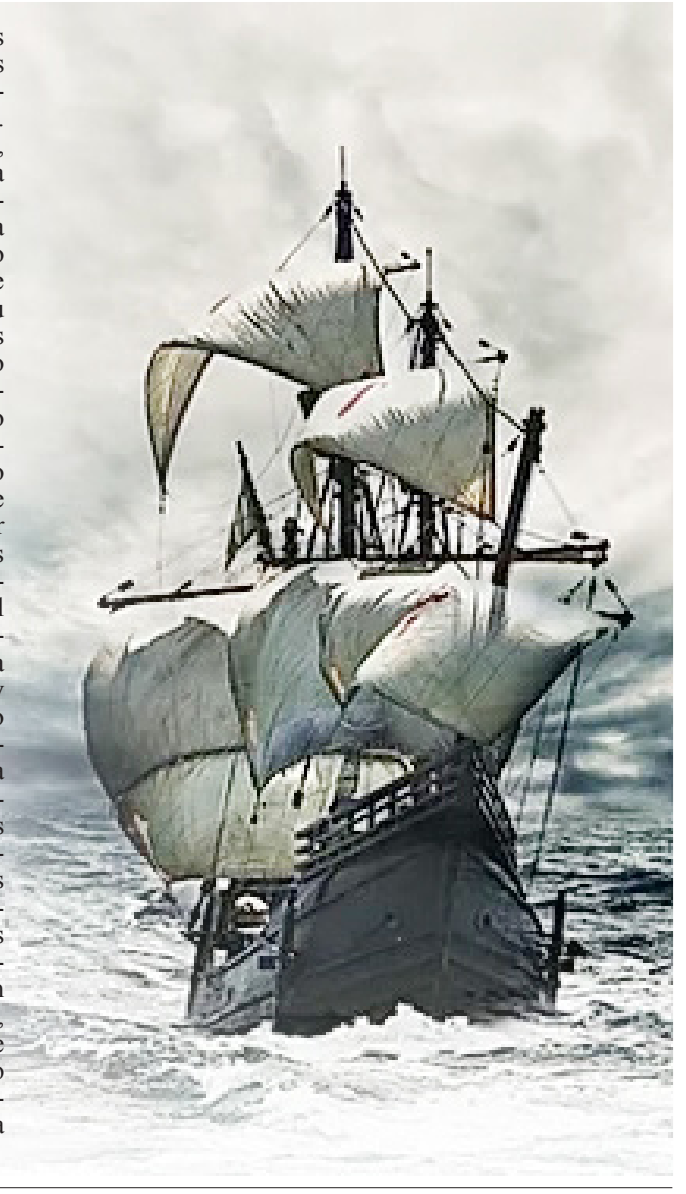
VER VIDEO

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

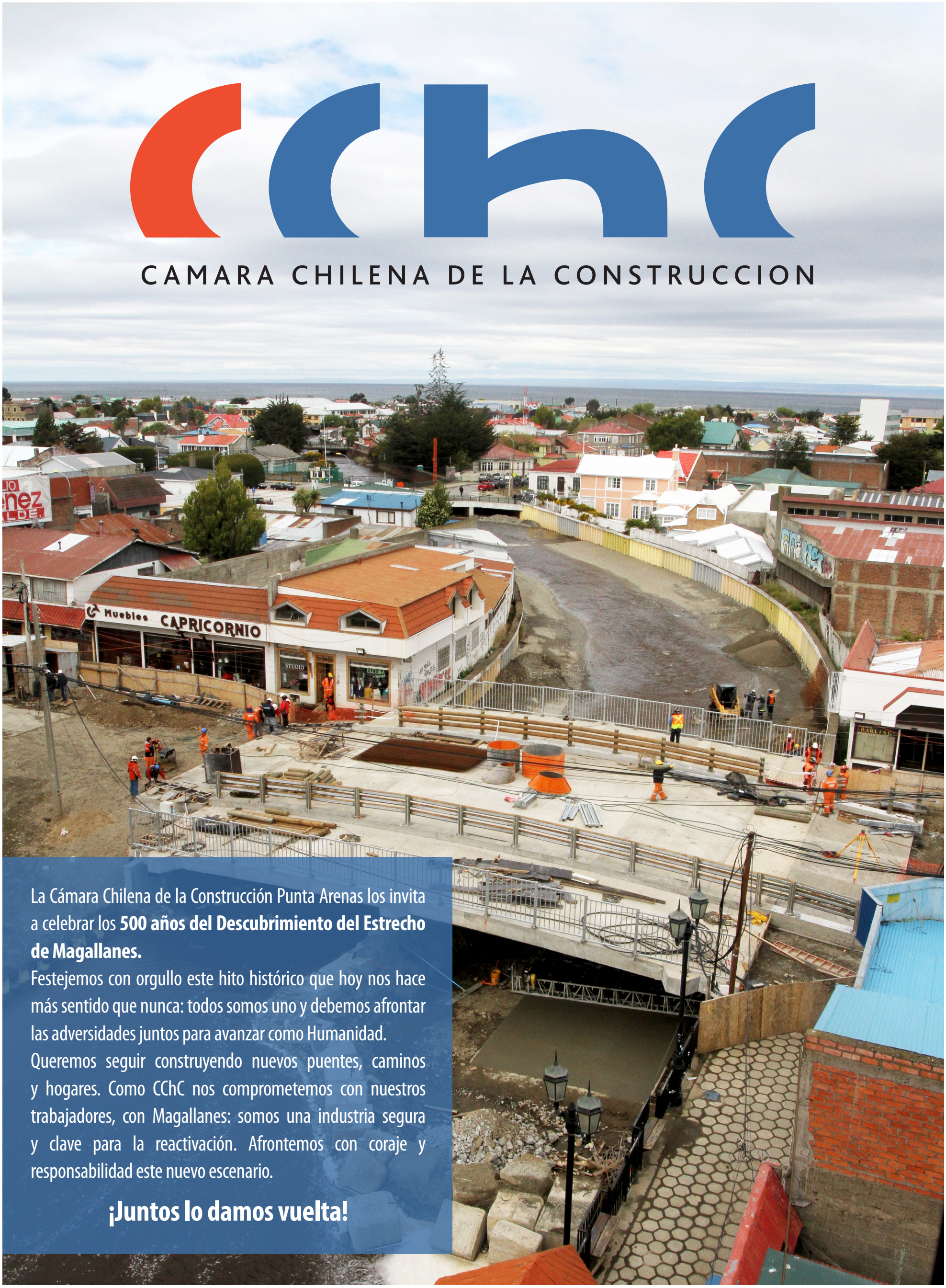
La Armada Nacional ha cumplido un papel históricamente trascendente por la comprensión que institucionalmente ha demostrado tener acerca de la importancia variada del estrecho de Magallanes para Chile, comprensión ampliada y sostenida respecto de la extensa región meridional del continente americano, 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 impropiamente 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 trasmitir 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 Carvallo 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.



CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION



La Cámara Chilena de la Construcción Punta Arenas los invita a celebrar los **500 años del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes.**

Festejemos con orgullo este hito histórico que hoy nos hace más sentido que nunca: todos somos uno y debemos afrontar las adversidades juntos para avanzar como Humanidad.

Queremos seguir construyendo nuevos puentes, caminos y hogares. Como CChC nos comprometemos con nuestros trabajadores, con Magallanes: somos una industria segura y clave para la reactivación. Afrontemos con coraje y responsabilidad este nuevo escenario.

¡Juntos lo damos vuelta!

El Estrecho de Magallanes, una conexión bioceánica

C.C. SEBASTIÁN PALACIOS
Comandante LSM 90 "Elicura"

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.

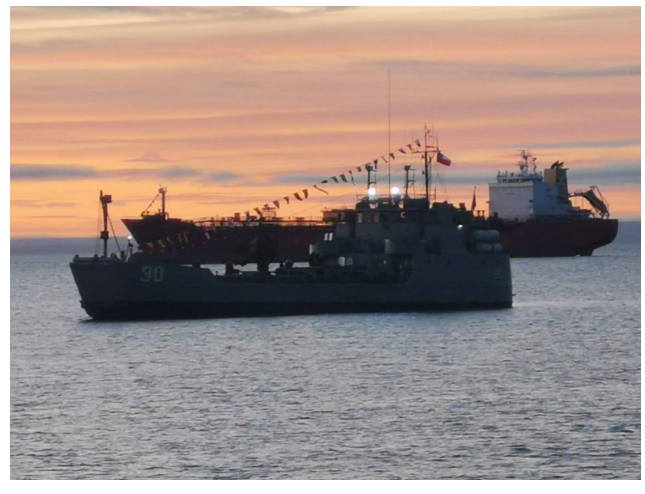
Las aproximadamente 310 millas náuticas que unen la boca occidental con la boca oriental del estrecho, se caracterizan por ser de una climatología y configuración orográfica muy agreste y adversa para el navegante, que desde su descubrimiento hace 500 años ha quedado manifestado en las bitácoras que 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.

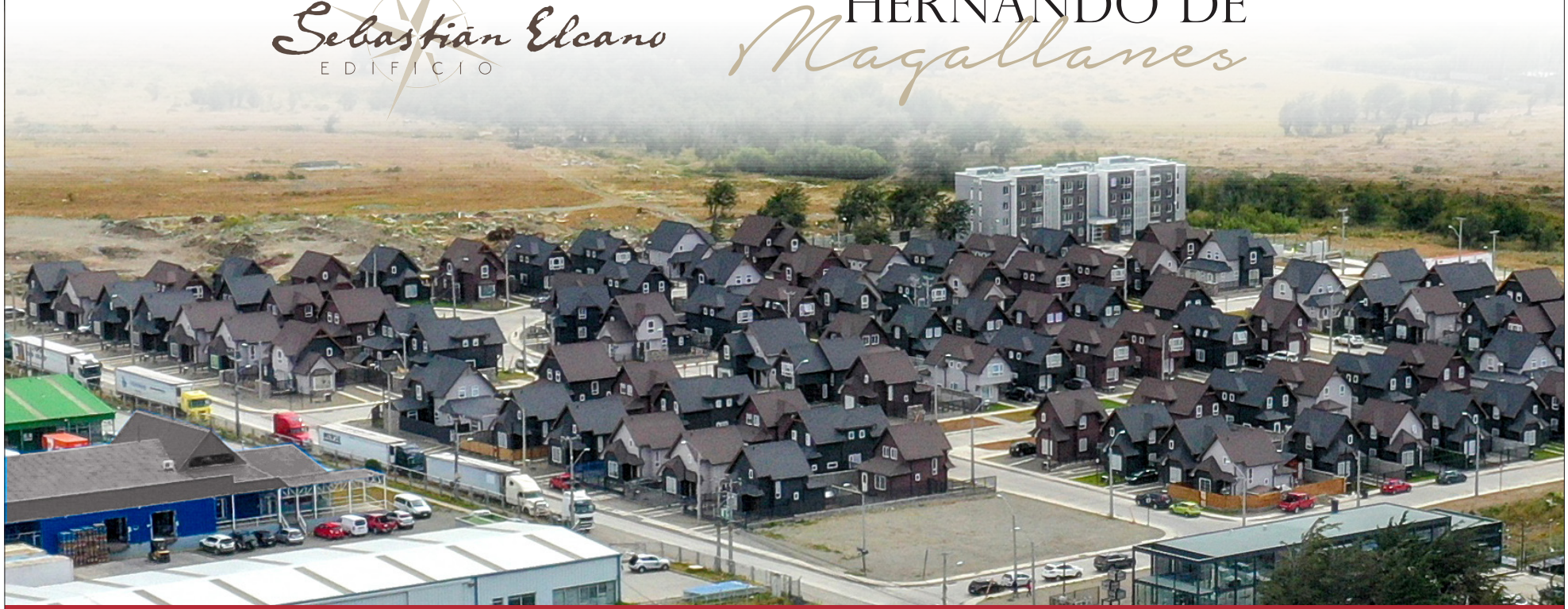
Quienes tienen la suerte de navegar por estas aguas, no deben olvidar la gran cantidad de buques y vidas que se han perdido desafiando la naturaleza de la región Austral de Chile, que solo la voluntad indómita y decidida de los exploradores de antaño, venció la adversidad y lo imposible, logrando la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

SALFACORP®
CONSTRUCTORASALFA® MAQSA® AUSTRAL salfaustral Inmobiliaria

Salfacorp se une a la celebración de este gran acontecimiento y conmemora este aniversario con su proyecto Hernando de Magallanes y Edificio Sebastián Elcano.

Sebastián Elcano EDIFICIO
HERNANDO DE Magallanes



Avda. Presidente Ibáñez Nº 05452, Punta Arenas - Fono: 61- 2 206200 - Fax: 61- 2 213060

Cruz del Puerto de las Sardinas

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.

Hernando de Magallanes manifestó a Carlos I, monarca español, que su empresa no tan solo 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 haría celebraría 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 Sardinas", 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 Hernando 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 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 Sardinas, con la fecha de aquel acontecimiento y los Nao de la expedición, corroborando la versión de Hernando 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, quién 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 Sardinas), 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, siendo un punto resaltante en la zona.

De esta manera la Bahía de Fortescue (2020) o Puerto de las Sardinas (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.

“Circunnavegación” de Chile para el mundo

Una obra de 20 metros de altura y de 20 toneladas de peso se transformó en la ganadora de un concurso conmemorativo del V Centenario de la primera Circunnavegación realizada por Hernando de Magallanes y que el escultor nacional Francisco Gazitúa llevó a cabo.

“Circunnavegación” es el nombre del monumento emplazado en plena avenida costanera y que está inspirado en una esfera armilar, un instrumento astronómico utilizado en el medioevo para determinar la ubicación de los cuerpos celestes en el espacio.

Dentro de esa esfera, el artista construyó una representación en acero del Nao Victoria, la embarcación comandada por Hernando de Magallanes.

La escultura, hecha de acero forjado y soldado, está llena de detalles: el barco navega en dirección al oeste y con su mástil mayor en la posición del eje de la Tierra, es decir, inclinado a 23 grados; la esfera armilar posee un círculo vertical y otro horizontal, que representan la migración desde Alaska a Tierra del Fuego, y el viaje desde Europa hacia el poniente de Magallanes, respectivamente.

“Me siento orgulloso de ser parte de esta mística, mucha gente trabajó en este proyecto, el cual es de gran calibre y para conmemorar un hecho histórico internacional. Punta Arenas es una ciudad notable, tiene una gran historia cultural. Ostenta títulos como la capital de la Patagonia, la puerta de entrada a la Antártica, así lo ve el mundo. La zona tiene una importancia crucial en la historia científica del mundo, eso es lo que buscamos celebrar, el hallazgo del Estrecho de Magallanes, falla geológica que, si no existiera, no hubiese permitido el demostrar en ese tiempo que la Tierra es redonda. Ese hecho, revolucionó el mundo y ocurrió en Magallanes”, dijo el escultor chileno.

VER VIDEO
GENTILEZA CHV

“Es un hito en la ciencia, en la navegación, en la cultura”, dice el artista, quien tiene su taller en lo alto de un cerro en Pirque, lugar donde estaba llevando a cabo la obra, agregó que “Es una travesía impresionante, que cambia el hecho de que la tierra es redonda, de la relación con las estrellas. Cambia la posición del planeta en el universo”

La escultura, indica Francisco, busca guardar la memoria del alucinante viaje.

La idea surgió en mayo, cuando fue invitado a participar de un concurso de arte público junto a otros artistas nacionales. Debían proponer una intervención para conmemorar la gran hazaña. Ahí le pidió ayuda a su amigo y compañero de otros proyectos, el arquitecto Marcial Cortes-Monroy. La obra resultó ganadora y se pusieron a trabajar rápidamente.

“Desde niño me echaban para afuera de la sala de clases, porque siempre estaba tallando palitos debajo mientras el profesor explicaba. Así ha sido mi vida y he sido feliz haciendo esto. Eso es lo más importante”, declara el escultor.

La obra fue inaugurada hace unos momentos y representa fielmente la unión entre el pueblo chileno y el español en búsqueda de los adelantos, que hace ya 500 años, comenzaban a escribirse y que hoy, V centenarios después se continúan escribiendo.

Estrecho de Magallanes
500 años
Punta Arenas - Chile
1520 - 2020

Alimag
Alimentos Magallanes

Licores de la Patagonia

Hoy se celebra una fecha histórica y queremos hacer propicia la ocasión para saludar a todos los habitantes de esta hermosa región al conmemorarse los 500 años del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

¡FELICIDADES!

612218600- 612696010 +56992500131
ventas@alimag.cl / www.alimag.cl

ALIMAG.ALIMENTOS ALIMAG.ALIMENTOS

Así se paga hoy / VISA MasterCard MAGNA Diners Club Red compra transbank.

Intendencia
Región de Magallanes
y de la Antártica
Chilena

Ministerio del
Interior y
Seguridad Pública

En este día en que se conmemoran 500 años de la primera circunnavegación del estrecho de Magallanes, agradecemos a todos y cada uno de los habitantes de esta hermosa tierra, que día a día forjan el futuro de nuestra región.

Jenniffer Rojas,
intendenta región de Magallanes y Antártica Chilena

Descubrimiento del Estrecho de Magallanes una proeza de la Globalización

CA RONALD BAASCH BARBERIS
Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval

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

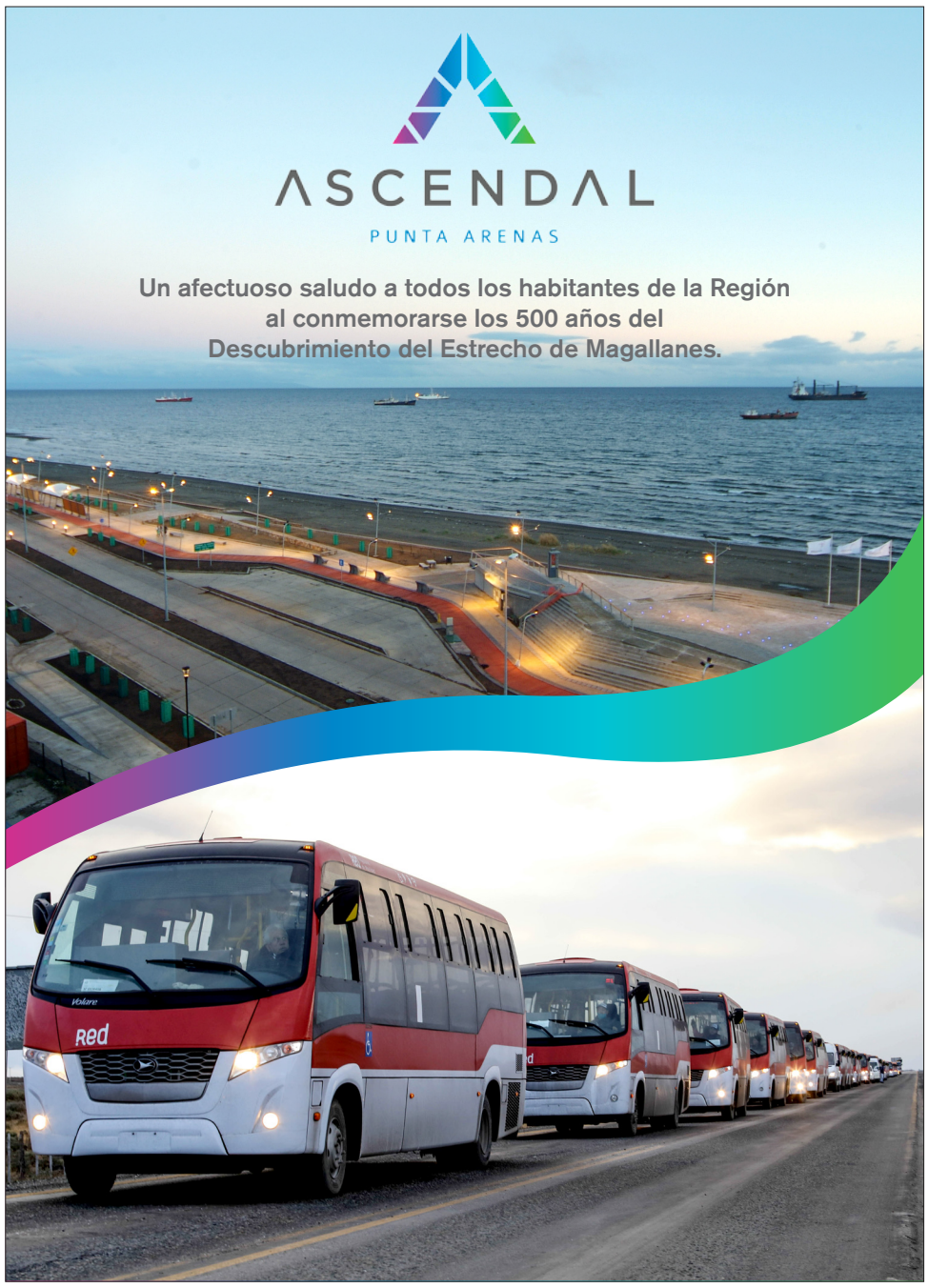
1501 y 1502 fue cuando Américo Vespucio completó el reconocimiento de la costa oriental de Brasil y se descubrió la de Uruguay, el Río de la Plata y la Patagonia atlántica. Esta pequeña reseña permite visualizar el contexto de las expediciones hasta la fecha realizadas e identificar cómo las coronas de Portugal y Castilla van a la vanguardia del saber geográfico y de la empresa exploratoria. 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.

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. Recomiendo el libro de Martinic para estos fines.

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

… 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 cómo 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 cómo esta expedición también aportó en aquellas observaciones que cambiarían el entendimiento de la navegación astronómica; de hecho, el piloto Francisco Albo, así como Pigafetta, 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).



Asimismo, la descripción de la punta donde se inicia el saco oriental es lo que hoy conocemos como punta Dungeness, 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 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.

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 Sardinas, 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 300 m de altura y con una forma muy particular, en forma de campana, 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 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,

ULTRAPORT

ANIVERSARIO
ESTRECHO *de*
MAGALLANES

Desde la llegada de Ultraport a Punta Arenas, hemos sido parte del desarrollo de esta valiosa zona para el país. Durante toda su historia, el Estrecho de Magallanes ha sido un punto clave de conexión entre la región y el Océano Atlántico, lo que nos ha permitido tener diversos intercambios comerciales, potenciando el territorio austral.

Como Ultraport estamos orgullosos de estar presentes en la zona y celebrar el aniversario de uno de los pasos marítimos más importantes de Chile. Esperamos poder seguir contribuyendo al progreso de Magallanes y del sector portuario de Punta Arenas.

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 marinero 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 Sardinas, hoy llamada Fortescue, lugar donde, oficialmente se realizó la primera misa católica en lo que sería la futura Capitanía General de Chile.

Conmemoración

VER VIDEO

Saludamos a la comunidad magallánica en el **Día de la Región**,
al conmemorarse **500 años** desde el **descubrimiento del Estrecho**.

METHANEX COMUNIDAD

@METHANEXCHILE

METHANEXCHILE

CONDOMINIO

EDIFICIOS BULNES I

Punta Arenas

• Las imágenes y textos han sido elaborados con fines ilustrativos, por lo que no constituyen necesariamente una representación exacta de la realidad (Ley N° 19.472).

EBCO - OMCORP, saluda afectuosamente

a la familia magallánica
en esta importante celebración para la Región.

EBCO OMCORP
INMOBILIARIA

www.ebco-omcorp.cl