
El primer tránsito por el estrecho de Magallanes

José M^a López Jiménez

Resumen: Magallanes fue el primer occidental que cruzó el estrecho, en el sur de América, que comunica el Atlántico con el Pacífico. En este artículo se da cuenta de este hecho, y de la importancia de este paso, posteriormente, en el comercio marítimo.

Palabras clave: Estrecho de Magallanes; Stefan Zweig.

Códigos JEL: N00; B27.

Durante siglos se ha discutido sobre el “secreto de Magallanes”, esto es, acerca del presunto conocimiento por el marino portugués de la existencia de una vía ignota para atravesar América y alcanzar desde el Atlántico el Pacífico.

Según Zweig (2019, págs. 65 y 67), Magallanes afirmó concluyentemente: “Hallaré el paso. Porque soy el único que conoce la existencia de ese paso entre el océano Atlántico y el Pacífico, y sé en qué paraje lo he de encontrar”. Al parecer, su firme convicción derivaba de un informe erróneo elaborado en un “alemán espeluznante” por navegantes portugueses y presentado a comienzos del siglo XVI a los grandes mercaderes de Augsburgo.

Según este informe, la comunicación entre los dos océanos se encontraba cerca del grado 40 de latitud. Sin embargo, sabemos que el estrecho de Magallanes, tan penosamente descubierto y atravesado por el portugués y su flota, cae cerca del grado 52 de latitud. En realidad, la fuente manejada por el luso confundió el pretendido paso con la desembocadura del río de la Plata. Tanto da, pues, como afirma Zweig (2019, pág. 69), “hasta de un error, si el genio lo toca y un buen azar lo conduce, puede salir una elevada verdad”.

Antes de Magallanes sabemos que fueron varios los intentos para encontrar este estrecho de comunicación por el litoral oriental suramericano, de los que hay que destacar el de Vesputio (1501-1502) y el de Juan Díaz de Solís (1515); Colón también intuyó la existencia del paso, pero no llegó a latitudes tan meridionales (Serrera, 2019, pág. 23).

Zweig (2019, págs. 157 y 158) describe el estrecho de Magallanes como el “terror de los navegantes”, por haber contemplado el naufragio de docenas de barcos; en él reina siempre el viento del norte desde todos los puntos del espacio, y nunca se consiguen la calma, el sol y la comodidad apetecidos. Magallanes fue durante años el primero y el último que lo atravesó sin perder un solo barco, lo que muestra la pericia del navegante y de sus marineros, y quizás también su fortuna.

Serrera (2019, págs. 326 y 327), apela a las grandes dificultades que “tuvieron que sortear durante treinta y siete días (del 21 de octubre al 28 de noviembre de 1520) los miembros de la expedición para lograr atravesar el estrecho interoceánico”, citando, a su vez, al profesor Comellas: “El estrecho de Magallanes es lo más opuesto a lo que vulgarmente se entiende por un estrecho [...]; es un dédalo de islas e islotes muy cerca de la punta del cono sur suramericano, que obliga a vueltas y revueltas, pasos difíciles, que tiene cientos de salidas válidas o falsas, que marcha en direcciones opuestas, y en el cual es facilísimo perderse incluso en tiempos modernos si no se dispone de detalladas cartas náuticas. Es un verdadero laberinto interminable, puesto que se extiende a lo largo de 565 kilómetros. Y es un verdadero milagro que Magallanes supiera encontrar la salida hacia el otro mar que ansiosamente buscaba”.

Según Fernández-Vial (2019, pág. 161), “es impresionante que un grupo de marinos a bordo de unas naos impulsadas por velas cuadradas, en las que la posibilidad de ceñir no existía, se atrevieran a desafiar a los vientos dominantes en estos pasajes, cuya velocidad pueden sobrepasar

los 50 nudos, a las fuertes corrientes de estas aguas que llegan a alcanzar los 8 nudos, y que vencieran un sinfín de dificultades, sin la pérdida de ninguno de sus barcos. Todo esto habla muy claro de la habilidad y el buen hacer de los tripulantes de la Armada de la Especería, sin duda, excelentes hombres de mar”.

Tuvo suerte nuestra armada, pues el océano al que llegó tras atravesar el estrecho al que se le dio el nombre del capitán portugués tan solo era “pacífico” transitoriamente; en realidad, el océano Pacífico, junto con el Austral, son los mares más tempestuosos del mundo, aunque en esos momentos las aguas de aquel estaban tranquilas gracias al fenómeno conocido como “El Niño”; sin esta coincidencia no habría sido posible llegar a Filipinas (Comellas, 2019, pág. 177).

Magallanes apostó fuerte y lo perdió todo. Las propias Molucas ganadas para la monarquía española fueron vendidas, pasados los años, a Portugal, y el estrecho que lleva su nombre no ha sido, ni mucho menos, uno de los más transitados.

La gelidez y la dureza del clima, y su propia configuración natural, no propician la navegación civil, que busca ambientes mucho más septentrionales y cálidos. Tampoco el tráfico comercial frecuente una latitud que une espacios vacíos.

También se refiere a esta realidad Zwieg (2019, págs. 225-227), al percatarse de que el camino del occidente descubierto por Magallanes es poco frecuentado y no reporta dinero ni ganancia alguna. Las primeras flotas españolas prefirieron “arrastrar sus cargamentos en largas caravanas por el estrecho de Panamá, antes que correr el riesgo de cruzar los sombríos fiordos de la Patagonia. Tan general se hace al fin la reputación de peligroso estrecho de Magallanes —cuyo descubrimiento tan universalmente fue festejado— que cayó en el olvido dentro de la misma generación, convirtiéndose en un mito, como antes [...]. Unos pocos balleneros que van y vienen son los únicos barcos que frecuentan el estrecho de Magallanes, el que este había soñado como la gran vía comercial de Europa a Oriente. Y cuando, un día de otoño del año 1913, el

presidente Wilson aprieta en Washington el botón eléctrico que abre las compuertas del canal de Panamá, y con ello une para siempre ambos océanos, el Atlántico y el Pacífico, queda el estrecho de Magallanes reducido a la inutilidad absoluta. Sellado su destino, desciende a la categoría de puro concepto histórico, de simple idea geográfica”.

Los canales y estrechos que capitalizan la relevancia comercial y geoestratégica en el siglo XXI son, además del mencionado canal Panamá, los de Suez, Ormuz y Malaca. El canal Panamá parte América por la mitad, en tanto que los otros tres pasos gravitan en torno al pujante continente asiático. El estrecho de Malaca, controlado por la fuerza naval norteamericana, acapara un tercio del comercio marítimo mundial, incluyendo el 80% de las importaciones chinas de energía (The Economist, 2020, págs. 8 y 9).

Difícilmente se puede afirmar que el descubrimiento de Fernando de Magallanes fuera inútil cuando sirvió para dar a la Tierra su justa medida, sentando las bases del planeta globalizado que conocemos, sirviendo en bandeja el siguiente reto más o menos equiparable: el descubrimiento y la colonización de las estrellas.

Referencias bibliográficas

- Comellas García-Llera, J. L. (2019): “La travesía del inmenso océano”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Fernández Vial, I. (2019): “El estrecho de Magallanes”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Serrera, R. M. (2019): “La vuelta al mundo y la conquista de México: la plena dimensión continental de América (1519-1522)”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- The Economist (2020): “A long game”, special report on “China’s Belt and Road”, 8 de febrero.
- Zweig, S. (2019) [1938]: “Magallanes. El hombre y su gesta”, Capitán Swing Libros, S.L., Madrid.