

La revelación del fin del mundo: Tierra del Fuego

Guillermo Giucci
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Resumen

Se propone una reflexión sobre la relación entre movilidad, conocimiento y transformación. Examinamos en particular la importancia del Estrecho de Magallanes en el siglo XVI, capítulo inicial del largo y tormentoso proceso de revelación de la Tierra del Fuego, región hoy conocida como el “Fin del Mundo”.

Palabras clave: *Tierra del Fuego – historia – literatura de viajes – conocimiento – accesibilidad*

Sigamos la transformación de la imagen del mundo. De los tres continentes conocidos hasta fines del siglo XV –Europa, Asia, África–, por primera vez aparece en 1507 en un mapa el cuarto continente, América. Femenino, como los demás. Todavía en 1750, el veneciano Giovanni Battista Tiepolo pintó en su “Alegoría de los Planetas y Continentes” al Dios Apolo y los 4 continentes: Europa, Asia, África, América. Gradualmente se fueron añadiendo Oceanía (Australia) y la Antártida. A mediados del siglo XIX habían desaparecido las “manchas blancas”. Era el fin de la “tierra incógnita”: la imagen moderna del mundo se había completado.

“Desconocido”, “remoto” y “descubrimiento” fueron tradicionalmente categorías eurocéntricas. Noción como “*Uti possidetis*” y “*Res nullius*” (en otro nivel, “*mare clausum*” y “*mare liberum*”) testimonian una configuración europea particular del espacio. En parte, se trataba de territorios ya conocidos y explorados por los aborígenes de las diferentes regiones. Pero *revelación* moderna supone mucho más: significa que todo se torna explícito como conjunto. Coincidiendo con el expansionismo ibérico, comienza un proceso global de toma de posesión de la tierra, con su correspondiente legalización documental y envío de relaciones, que se amplía al estudio de las costumbres de pueblos considerados distantes, al examen detallado de la flora, fauna, hidrografía y topografía, desembocando en las visiones aéreas por medio del avión, hoy llevadas a su máxima expresión con las fotografías por satélite.

Es un proceso imparable de registro e inscripción, de actualización constante de conocimientos mediante mecanismos de verificación y rectificación, poderosamente visible desde fines del siglo XVIII y que expresa el incremento de los viajes y del comercio. Sirva como ejemplo de esta relación dinámica entre movilidad y conocimiento, así como del pasaje de la exploración de las costas marítimas al interior de los territorios, la edición en el siglo XIX de cuestionarios de perfil antropológico por parte de Sociedades Científicas, especialmente inglesas y francesas.

De modo paralelo e inseparable a la expansión del conocimiento, se desarrollan una avalancha de intervenciones y una inédita historia de la violencia asesina. Desde el derecho de nombrar los territorios y la política de la identidad hasta el tráfico ofensivo por la redondez de la tierra y el saqueo de las riquezas de la lejanía, las evidencias del pillaje colonial son avasalladoras. Contrariamente al pasado, en que tales incursiones europeas fueron glorificadas como servicio a la cristiandad y la civilización, su legado es actualmente considerado infame, manifestando la historicidad de los juicios morales. Uno de los resultados de esta “occidentalización” agresiva es que el mundo se hace crecientemente accesible a gran cantidad de personas, en un triple sentido: como conocimiento técnico-científico, como experiencia de lugares, y como imaginación proyectiva.

Propongo examinar el proceso de revelación de una región conocida como “el Fin del Mundo”: Tierra del Fuego. ¿Cómo se tornó “accesible”? ¿Cómo llegó a ser interesante el inhóspito “fin del mundo”? ¿Cómo se añadió a la esfera nacional y cómo se transformó en destino del capital internacional, al punto que centenas de cruceros visitan cómodamente la región fueguina todos los años?

Estrecho de Magallanes

Tierra del Fuego surge en el marco del expansionismo ibérico del siglo XVI, durante la expedición española comandada por el capitán portugués Fernando de Magallanes, destinada a las islas Maluco (islas Molucas), las islas de las especierías.

El 21 de octubre de 1520 la flota arribó a la boca del Canal de Todos los Santos (posteriormente Estrecho de Magallanes). Ya habían tenido lugar episodios dramáticos, como la sublevación de parte de los expedicionarios en la bahía de San Julián y el naufragio de la nave *Santiago*. Por otra parte, Magallanes había llamado a los indios tehuelches “Patagones”, propiciando la invención del topónimo “Patagonia”. El 1º de noviembre se inicia la travesía del Estrecho, que separa la Patagonia al Norte de una tierra al Sur posteriormente conocida como Tierra del Fuego. Por ahora, esa tierra donde el humo de los fuegos se levanta a la distancia es básicamente imaginada por los marinos europeos.

Canal o Estrecho de Todos los Santos –como lo denominan algunos miembros de la expedición–, Estrecho Patagónico –como lo llama Pigafetta–, Estrecho de la Victoria –según la denominación del Anónimo Portugués (“porque la nave Victoria fue la primera que lo vio”)–, Estrecho de Magallanes: está en formación el Fin del Mundo. Y ese fin de mundo lo seguirá siendo por mucho tiempo, pues nace como pasaje, no como destino. Es periferia, margen, obstáculo inevitable, lugar de tránsito.

Evento: *Primus circumdediste me*

El cruce del Estrecho de Magallanes abrió la ruta occidental hacia las Islas Molucas. Nadie podía saber que el mal llamado Océano Pacífico cubre una tercera parte del globo. Tan sólo 18 famélicos sobrevivientes regresaron a Sevilla a inicios de septiembre de 1522, tras circunnavegar el planeta por tres años, confiriéndole fama eterna al fallecido Magallanes y a Elcano el título “*primus circumdediste me*”.

El secretario de Carlos V, Maximiliano Transilvano, entrevistó a los marinos y percibió rápidamente la profundidad de la ruptura histórica. Ya en su carta al cardenal Salpurgense de 1522, afirmó que la circunnavegación desmentía el conocimiento de los antiguos sobre la geografía del mundo. No sólo Heródoto y Plinio estaban equivocados sobre el lugar del nacimiento de la canela; tampoco se podía sustentar la verdad de las fábulas antiguas sobre los hombres monstruosos. Se trataba de una hazaña sin igual en los anales de la historia.

Fue una idea compartida por diversos autores quinientistas, como el cronista Pedro Mártir de Anglería y el geógrafo y editor italiano Giovanni Ramusio. Muchos celebraron la circunnavegación como hazaña, incluso acusando a Magallanes de desleal al rey de Portugal, como lo haría Camoes en su épica *Os Lusíadas* (Canto X). Pero sería el español Gonzalo Fernández de Oviedo quien llevaría esta postura orgullosa del conocimiento de la época a su máxima expresión, reiterando en su *Historia General de las Indias* que se trataba de la hazaña más importante desde la creación del mundo. Fernández de Oviedo identificó cinco naves famosas: el arca de Noé, el *Argos* de Jasón, la de Sosí (rey de Egipto), la *Gallega* de Colón, y la *Victoria*. Según el cronista, la *Victoria* superaba incluso el arca de Noé:

Fue el camino que esta nao hizo, el mayor y más nueva cosa que desde Dios crió el primer hombre y compuso el mundo, hasta nuestro tiempo, se ha visto; y no se ha oído ni escrito cosa más de notar en todas las navegaciones, después de aquella del Patriarca Noé; ni aquella nao o arca, en que él con su mujer e hijos y nueras se salvaron del universal diluvio, no navegó tanto como ésta ni fue para ese efeto, sino para restaurar la generación humana por la misericordia divina (Fernández de Oviedo 1959:238).

¿Por qué fue tan importante la circunnavegación? ¿Qué significa la experiencia del mundo? ¿Qué se hace explícito? Es la primera expresión empírica y contundente de la revelación planetaria, el inicio de la conquista moderna del mundo como imagen. Se trata de algo grandioso, en el sentido del tamaño, la extensión, el peligro, lo imprevisible (olvidemos el pronóstico científico del tiempo que anticipa una semana antes la llegada la tormenta y los GPS). La circunnavegación contribuyó para una visión más exacta de la forma de la tierra, que incidía sobre los planes comerciales y militares. Se descartaba la geografía ptolemaica, pese a que un enorme continente llamado *Terra Australis no conocido* aparecía en el extremo sur (*Theatrum Orbis Terrarum* de Ortelius de 1570).

Desde entonces, la tarea descubridora deberá acomodar fragmentos en un extenso rompecabezas líquido y terrestre. Todavía el fragmento mantiene su fuerza, en parte debido a los secretos de Estado. Pero las historias regionales tienden progresivamente a estar unificadas a centros de poder lejanos, que alteran para siempre la noción del aislamiento radical. El filósofo alemán Peter Sloterdijk denomina esta transformación de “revolución magallánica” (diferente de “revolución copernicana”) y señala que con la conversión de los mundos de la vida en emplazamientos en la época de la globalización terrestre comienza la historia de la imposibilidad de sublimar los lugares como cavidad doméstico-patria. De acuerdo con Sloterdijk: “Los emplazamientos son antiguas patrias que se ofrecen a la mirada desencantada y sentimental de gentes que regresan” (2007:48). Vale la pena recordar que eran muchos los que nunca regresaban a la patria.

Chapetones en el Sur

Con la valiosa información obtenida de los sobrevivientes de la *Victoria* en 1522 y en medio de discusiones con los portugueses sobre la posesión del Maluco, la Corona española organizó nuevas expediciones a las islas de las especierías vía el Estrecho de Magallanes.

Así como sucedió con el viaje de Magallanes, la expedición de 1525 de García Jofre de Loaysa estaría marcada por el desastre y la muerte. Este fracaso dejó claro que la ruta occidental hacia las islas de las especierías difícilmente produciría beneficios para España y el emperador Carlos V decidió vender el derecho español a las Molucas a Portugal (1529, Tratado de Zaragoza).

Pero el Estrecho de Magallanes era el único paso conocido entre los océanos Atlántico y Pacífico y debía facilitar el transporte de riquezas metálicas entre el Virreinato del Perú y la metrópoli. Ni siquiera el interés demostrado por la Corte por este pasaje austral modificó el panorama de abandono, como lo condensó poéticamente Alonso de Ercilla en *La Araucana* (1569): “Magallanes, Señor, fue el primer hombre/ Que abriendo este camino le dio nombre/ Ora sea yerro de la altura cierta,/ Ora que alguna isleta removida/ Del tempestuoso mar y viento airado/ Encallando en la boca la ha cerrado.”

El estrecho estaba localizado muy al Sur del continente, en un lugar frío y desfavorable para la navegación, siendo especialmente peligroso para los barcos a vela, debido a los vientos huracanados y corrientes traicioneras. Pronto sería conocido como “cementerio de navíos”. Francisco de Quevedo escribió que: “Aquí el estrecho famoso/ de Magallanes comienza,/ donde todos los navíos/ que quieren pasar se anegan” (“Romance”, en Quevedo 1960:351). Seguramente fue esa dudosa fama la que llevaría al poeta y teólogo inglés John Donne (1572-1631) a vincular estrechos y muerte en su último “himno” (*Hymn to God, My God, in My Sickness*).

El abandono del Estrecho de Magallanes se vio alterado por la llegada inesperada en 1578 del temido pirata inglés Francis Drake, el “pirata de hierro” de la reina Isabel. Sorprendentemente Drake atravesó el estrecho en diecisiete días, un récord inigualado por mucho tiempo. Mientras una nave se vio forzada por las tormentas a regresar Inglaterra, y en el

camino simbólicamente tomó posesión de la Tierra del Fuego, en el Pacífico una tempestad hundió otra de las naves, con lo que se produjo la muerte de todos los tripulantes.

Drake prosiguió su travesía con un único navío, con frecuencia forzado por corrientes y vientos adversos. Consiguió no obstante saquear los barcos del puerto del Callao, regresando un año después a Inglaterra cargado de tesoros. Había descubierto que la Tierra del Fuego era un archipiélago, no parte del continente antártico. En adición, se trataba de la segunda circunnavegación del mundo y la primera inglesa. Lope de Vega en *La Dragontea*, poema épico publicado en 1598, que describe la última expedición, derrota y muerte del “atrevido” Francis Drake a manos de los españoles, recordó el pasaje del “Dragón” por el estrecho: “Mira después aquel heroico hecho/ De tu viaje célebre en el mundo,/ Cuando pasaste aquel famoso estrecho,/ Siendo de Magallanes, el Segundo.”

Esta súbita irrupción del enemigo en las costas del océano Pacífico fue interpretada como una amenaza a la soberanía española. La preocupación del Virrey del Perú, Francisco de Toledo, se tradujo en el encargo al polémico Pedro Sarmiento de Gamboa para que recabase información relativa al Estrecho de Magallanes, con vías a instalar futuros establecimientos fortificados en la zona.

La trayectoria biográfica de Sarmiento de Gamboa en América impresiona: pasó por México y Guatemala antes de aportar a Perú alrededor de 1557. Fue juzgado por la Inquisición una década después, acusado de taumaturgia y de poseer anillos milagrosos, participó en una expedición marítima descubridora que contornó por primera vez las islas Salomón, volvió a ser procesado por el tribunal del Santo Oficio por sus anillos mágicos, persiguió inútilmente al pirata Francis Drake en el océano Pacífico. Explorador, cosmógrafo, astrónomo, escritor, historiador, autor del valioso *Historia de los Incas*, Sarmiento de Gamboa sería nombrado “Capitán Superior” de la expedición de reconocimiento al Estrecho en octubre de 1579.

Muchos de los nombres asignados por Sarmiento durante su primer viaje por el Estrecho de Magallanes se mantienen hasta hoy, hecho que nos recuerda la íntima relación entre imperio e identidad. Pero para llevar a cabo el plan de fortificar el Estrecho era necesario un segundo viaje, específicamente destinado a esa función. La idea era construir las fortalezas en la Primera Angostura.

Felipe II se ocupó personalmente de acelerar la realización del proyecto, enviando cartas a instituciones y personas importantes. De la correspondencia entre el Rey (o su secretario Antonio de Eraso) y el Duque de Alba, queda claro que no solamente Sarmiento –el mayor interesado, y consecuentemente proclive a utilizar una estrategia de persuasión para lograr sus objetivos–, sino un conjunto de personas influyentes compartían una especie de delirio colectivo.

Se mencionan varios nombres de ingenieros idóneos para la tarea, e incluso se conocen los planos originales presentados por Tiburcio Spanoqui. Finalmente el 14 de abril de 1581 el Rey ordenó la construcción de dos fuertes y pidió que Juan Baptista Antoneli diseñase la planta. Como si ello no fuese suficiente, el Duque de Alba resolvió modificar el diseño original de Antoneli, sugiriendo que se construyesen seis barcones grandes y chatos, gruesos y de maderas tan firmes que aguantasen un cañón en cada uno de ellos, para que subiendo por el canal en dos columnas de a tres pudiesen bombardear desde los bajíos al navío enemigo.

Antoneli entonces añadió otros detalles, tornando aún más sofisticado un plan de defensa que debería ser realizado del otro lado del mundo. Además de los dos fuertes y de utilizar barcasas de madera atadas por una cadena que se desplazarían transportando cañones, se deberían construir unas torres como atalayas para avisar con tiempo a los soldados y preparar la artillería. Que se intentase construir en el Estrecho de Magallanes, a fines del siglo XVI, un sistema militar defensivo coordinado en base a dos fuertes e integrado a barcasas chatas cargando cañones demuestra una ignorancia colectiva brutal sobre las condiciones geográficas del lugar y las posibilidades de la comunicación.

Seguimos evidentemente en el Fin del Mundo. Por un lado, prosigue el desconocimiento de la región. Por otra parte, se opera un cambio simbólico significativo. El Estrecho de Magallanes, que hasta entonces había servido de pasaje a las Islas Molucas y los puertos del Pacífico, se convierte en puesto de defensa y ataque. Adquiere una nueva función, y su supuesta utilidad está dirigida contra los rivales europeos. Pero al mismo tiempo se recortan las manifestaciones primerizas de la formación de “zonas de contacto”, que Pratt define como “espacios sociales en los que culturas dispares se encuentran, chocan y se enfrentan, a menudo en relaciones de dominación y subordinación fuertemente asimétricas” (1997:20). Y con ello nos desviamos de las historias unilaterales del difusionismo, destacando la copresencia, la interacción y la complejidad, aunque los discursos narrativos imperiales están generalmente formulados desde la óptica de la frontera, aun en el caso de la narración de expediciones fracasadas.

Cuando partió de la bahía de Cádiz la armada de Flores/Sarmiento, el 9 de diciembre de 1581, compuesta de 16 barcos y 2500 personas, nadie podía imaginar que principiaba el “viaje más desafortunado de que haya memoria” (Braun Menéndez 1950:xxxii).

A inicios de 1584, un grupo de 338 personas –soldados, marineros, pobladores con sus mujeres e hijos, grumetes, frailes, herreros, carpinteros y canteros– llegaba a su destino para colonizar la tierra patagónica del Estrecho de Magallanes. El grupo no estaba preparado para enfrentar condiciones tan desfavorables. Una relación anónima de lo sucedido cuando se depositó a las personas en tierra nos ofrece un panorama lastimoso: “Toda esta gente que quedó en el dicho Estrecho quedó desnuda y descalza, y la mayor parte sin camisas, y si alguno tenía alguna, era sola y mala; y el que tenía ropilla no tenía jubón, y el que tenía calzones le faltaba todo lo demás” (Sarmiento 1950:331, II).

El desconocimiento de los “chapetones” es penoso en las regiones australes. (“Chapetones” es el término que designaba despectivamente al peninsular español que llegaba a América y tenía problemas de adaptación por desconocer las costumbres locales). Fundan la ciudad *Nombre de Jesús*, en la entrada oriental del Estrecho, hoy Punta Dungeness, y *Rey Don Felipe*, pero se ven obligados a luchar por la supervivencia.

Para agravar la situación, el barco del capitán Sarmiento, que transportaba artillería para la primera angostura, pensando iniciar en breve las obras de fortificación, es arrastrado fuera del Estrecho. Casi sin comida y con una tormenta persistente que imposibilita la entrada al Estrecho, el Gobernador se ve forzado a volver primero a Brasil y luego a España, abandonando a los colonos a su suerte.

En la proximidad de las Azores es capturado y torturado por piratas ingleses; posteriormente será capturado cerca de la frontera española por oficiales hugonotes de Enrique de Navarra y hecho prisionero a efectos de canje. Sólo a principios de 1590, un Sarmiento avejentado y desdentado regresa a España, desprovisto de los informes y mapas de la región austral. Su expedición ha sido un fracaso total y nunca volverá al Estrecho de Magallanes ni sabrá nada de los colonos abandonados, manifestando los severos límites de comunicación de la época.

Conocemos el desenlace de la tragedia por la relación del inglés Francis Pretty, quien participó en el viaje alrededor del mundo de Thomas Cavendish, y por el testimonio de un sobreviviente de la expedición de Sarmiento, Tomé Hernández, quien fuera rescatado por Cavendish en enero de 1587.

Cuenta Pretty que los ingleses llegaron a Rey don Felipe (rebautizada Puerto Hambre por Cavendish) y que en una horca colgaban algunos españoles rebeldes. La descripción de Pretty es asustadora, pues refiere que los españoles:

...murieron como perros en sus casas, y vestidos, y así los encontramos a nuestra llegada, hasta que finalmente el pueblo estuvo terriblemente inficionado por el hedor de la gente muerta; los que conservaron la vida se decidieron a enterrar las cosas

que tenían allí en el pueblo y seguir por la ribera del mar en busca de algún alimento que les salvara de morir de hambre, sin llevar consigo nada más que el arcabuz y su provisión, el que era capaz de llevarla (algunos no eran capaces de llevarla por su debilidad), y así vivieron por espacio de un año y más con raíces, hojas y en ocasiones alguna ave silvestre que lograban matar con sus armas (Pretty, in Sarmiento, 1950:368, II).

De la declaración de Tomé Hernández se desprende que un grupo de colonos en *Rey don Felipe* intentó matar al capitán Sarmiento para volver a Brasil, “por que ya no podían sufrir aquella vida” (Hernández, en Iriarte 1768: anexo, xii). Descubierto el motín, Sarmiento mandó cortarle la cabeza a cuatro de los conspiradores y clavarlas en unas estacas a la vista de todos. Podemos imaginar la escena: en medio del frío, una rústica población de casas, cercada por “maderos fortísimos”, con una puerta protegida por dos cañones que apuntaban al mar y otras dos puertas, cada una con dos cañones, orientadas hacia la montaña; cuatro cabezas clavadas en estacas de madera; gente hambrienta y mal vestida, cansada y resentida, obligada a enfrentar ocasionalmente ataques de indios semi-desnudos. En suma, habitantes del infierno en el fin del mundo.

Los pobladores de ambos asentamientos enfrentan una situación miserable y el objetivo de la defensa del Estrecho se convierte en la defensa del ser, que aparece resumido en el acto de la alimentación como “mariscar”: “con orden de que fuesen mariscando, y se sustentasen como pudiesen, y vieses si embocaba algún navío para que los socorriesen” (Hernández, in Iriarte, 1768: anexo, xiv).

De los 338 pobladores quedaban unos 20, incluyendo 3 mujeres, cuando Cavendish aportó a la costa septentrional del estrecho y en un confuso incidente rescató únicamente a Tomé Hernández, quien lograría fugarse de los ingleses en Chile. Con la excepción de un último sobreviviente, rescatado durante la expedición inglesa de John Chidley que recorrió el Estrecho de Magallanes a comienzos de 1590, y que falleció durante la travesía de regreso a Europa, todos los españoles de las colonias del estrecho murieron de hambre y frío.

Bibliografía

Braun Menéndez, Armando (1950). “Prólogo”, Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viajes al estrecho de Magallanes, 1579-1584*, 2 vols., Buenos Aires, Emecé.

Clifford, James (1999). *Itinerarios transculturales*, Barcelona, Gedisa. Trad. M. Reilly.

Fernández de Oviedo, Gonzalo (1959). *Historia general y natural de las Indias*, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, Vol., 118.

Iriarte, Tomás de (1768). *Viage al Estrecho de Magallanes por el capitán Pedro Sarmiento de Gambóa, en los años de 1579 y 1580, y noticia de la expedición que después hizo para poblarle*, Madrid, Imprenta Real de la Gazeta.

Luiz, María Teresa y Monika Schillat (1997). *La frontera austral, Tierra del Fuego, 1520-1920*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

Martinic, Mateo (1977). *Historia del Estrecho de Magallanes*, Santiago, Andrés Bello.

Oyárun Iñarra, Javier (1976). *Expediciones españolas al Estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica.

Pigafetta, Antonio (1999). *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*. Padova, Antenore.

Pratt, Mary (1997). *Ojos imperiales*. Literatura de viajes y transculturación, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes. Trad. Ofelia Castillo.

Sarmiento de Gamboa, Pedro (1950). *Viajes al Estrecho de Magallanes, 1579-1584*. Edición de Ángel Rosenblat, 2 Vols., Buenos Aires, Emecé.

Sarmiento de Gamboa, Pedro (1988). *Viajes al Estrecho de Magallanes*, Madrid, Alianza.

Sloterdijk, Peter (2007). *En el mundo interior del capital. Para una teoría filosófica de la globalización*, Madrid, Siruela. Trad. Isidoro Reguera.