

LA BUSQUEDA DEL ESTRECHO ENTRE HISTORIA Y LITERATURA

Nicola Bottiglieri

Università degli Studi di Cassino e del Lazio meridionale

La sombra de Ulises

En el canto XII de *La Odisea*, la hechicera Circe propone a Ulises, a quien había obligado a descender al Hades, dos rutas para regresar a casa: el estrecho atravesado por la nave Argo de Jasón que hoy se llama de los Dardanelos, y por otro lado lo de Mesina, antiguamente llamado Escila y Caribdis. El hecho de descartar las rocas errantes y por tanto el estrecho que atravesó Jasón al este y decantarse por el de Escila y Caribdis al oeste, llevará a Ulises a desembarcar primero en la isla de Trinacria, consagrada al dios sol o Hiperión, después, como venganza por haberse comido las ovejas y los bueyes sagrados, el dios sol los lleva a atravesar todo el Mediterráneo y a naufragar en Ogigia, la isla de la diosa Calipso, en los confines del mundo. Aquí Ulises alcanzará el punto más lejano respecto a Ítaca, pero precisamente como resultado de esta extrema distancia, podrá volver a casa.

La decisión de Ulises de atravesar Escila y Caribdis se puede comparar con el enérgico golpe de espada que dio Alejandro Magno al nudo gordiano: el macedonio con ese golpe abría el camino hacia Oriente; Ulises, al contrario, con esa elección abre o mejor dicho, nos ha abierto, el camino hacia Occidente. Si atravesar un estrecho es, por tanto, una experiencia fundamental para Europa en confrontación con Occidente, el cortar el nudo es un tema todavía sin solucionar en la relación entre Europa y Oriente. Un nudo que se rehace una y otra vez para volver a ser cortado, mientras que en Occidente la puerta del estrecho, una vez abierta, queda abierta de par en par para siempre. Podemos ver entonces el descubrimiento del continente americano como el resultado final de haber superado muchos estrechos, como si la decisión de Ulises hubiera, de alguna manera, determinado la ruta de Colón y después la de Magallanes.

Imágenes literarias del estrecho

El estrecho es un accidente geográfico como la isla, la montaña o el promontorio que se asoma en el mar, pero también es un *topos* de la literatura que da indicios sobre la existencia de un paso peligroso entre mares y mundos diferentes, entre algo conocido y desconocido. Se puede superar solo con una embarcación o un puente que unirá, de manera sacrílega, lo que la naturaleza siempre ha mantenido dividido. Después de haber cruzado el estrecho gracias a la protección de Dios, el estrecho pasaje adquiere la naturaleza de otro *topos* de la literatura: *punte sobre el abismo*.

Un río no es un estrecho, a pesar de que ambos comparten la idea de la fractura de la tierra. El estrecho es un pasaje azaroso entre aguas antagonistas. Su franqueamiento se cumple al interior de un viaje, a menudo termina siendo la prueba más difícil del recorrido. En su campo simbólico entran la idea de fractura natural, de frontera cultural e, implícitamente, la idea del cambio radical, tal como puede ser el que ocurre al pasar del mundo pre-natal al de la vida. El mundo que se descubre tras el pasaje del estrecho debe revelarse como un conocimiento superior, una revelación, como si se pasara de las tinieblas a la luz. Es una revelación que vuelve a definir también el mundo del que se viene. Si el mar de donde se procede era considerado "confín del mundo", tras el franqueamiento del estrecho vuelve a incorporarse al universo como espacio conocido. El franqueamiento es, en todo caso, una experiencia fundante. Cabe subrayar que en griego la palabra *póntos* significa "camino en el mar", y tiene una raíz común con puente y mar, lo que significa que el mar puede ser también puente. Así Anita Seppilli:

Cierto es que la palabra *pons* no nace con el latín; muchos autores modernos destacan la antiquísima origen indoeuropea del tema, que se encuentra incluso en el sánscrito y en las áreas indoiraníes; ésta tiene de cualquier manera un significado genérico de *lugar de tránsito, camino, vía*, que guarda también en el griego *pátos* (camino, cfr. ted. Pfad) y en *póntos* (camino en el mar), es decir lugar de tránsito por excelencia que para los griegos es, indudablemente, el mar.¹

No sólo en los viajes por mar, sino también en aquéllos cumplidos por tierra, se encuentra la idea del estrecho como pasaje entre espacios antagonistas. Efectivamente Bernal Díaz del Castillo, en 1580, recordando su participación en la conquista de México, a los puentes construidos por el ejército español atribuye el valor de una marca cultural cristiana, opuesta al espacio azteca, pagano. El puente, pues, es señal y punto de encuentro entre espacios antagonistas:

¹ Seppilli, Anita. *Sacralità dell'acqua e sacrilegio dei ponti* Palermo, Sellerio, 1977, p.27.

... y hasta hoy día, hallaban algunas de las puentes sin se haber deshecho al cabo de muchos años, y los grandes árboles que en ellas poníamos, se admiraban dello, y suelen decir agora que aquí son los puentes de Cortés, como si dijieran las columnas de Hércules.

2

En las relaciones de viaje de las primeras décadas del siglo XVI, la figura del estrecho presenta características constantes. Giovanni da Verrazzano - cuyo viaje, bajo bandera francesa, fue impulsado por la lectura de la carta *De Moluccis Insulis* (1523) de Massimiliano Transilvano, secretario de Carlo V - afirma:

Mia intenzione era pervenire in questa navigazione al Cataio et a lo extremo oriente de l'Asia, non pensando trovare tale impedimento di nuova terra, quale ho trovata; et se per qualche ragione pensavo quella trovare, non sanza qualche fretto da pnetrare a lo oceano orientale essere estimavo.³

Para Verrazzano, pues, el estrecho es un *fretto*, es decir una fractura, un camino que lleva hacia las provincias de Cataio (China). En la relación de A. Maria Ragona el estrecho de Anian⁴ se compara a una boca o a un puerta:

Al ver el rey de España que los ingleses abrieron esta puerta, mandó en estos años pasados varios navíos, de los cuales hasta ahora no ha llegado noticia, con ingenieros y maestros para construir dos castillos en la boca del estrecho de Magallanes; y mandará también a la desembocadura del otro encontrado por Drake construir otros dos para ser verdadeamente señor, y tener el título de dominador de todas las bocas de los mares.⁵

En esta relación, hecha por A. Maria Ragona (1582) a Filippo Pigafetta, lejano descendiente de Antonio, se habla del supuesto estrecho de Anian que Francis Drake decía haber encontrado hacia noroeste para permitir el pasaje hacia China. Controlar el estrecho de Magallanes al sur y el estrecho de Anian al norte, significaba ser dueño de los océanos. La imagen del estrecho de Magallanes fortificado con castillos se parece a la de una boca armada de dientes, sugiriendo

² Castillo, Bernal Díaz del. *Historia Verdadera de la conquista de la Nueva España*. (1580) Madrid: Espasa-Calpe, 1975, p. 495.

³ La carta dirigida "Al cristianissimo re di Francia Francesco Primo" se puede leer en: Giovanni B. Ramusio, *Navigazione e Viaggi* Vol. VI Torino, Einaudi, 1994, p.906, n.67. El viaje hecho en el océano atlántico con la nave *Dauphine* en 1524 fue a las orillas de la isla Cap Breton (Nova Scotia) Canada.

⁴ El estrecho de Anián fue el nombre que en los siglos XVI y XVII fue utilizado para el supuesto Paso del Norte desde el océano Atlántico hasta el Pacífico. Se supone que el nombre deriva de la Tierra de Anián que Marco Polo describió en su viaje. Hoy es el estrecho de Bering.

⁵ *Relación de A. Maria Ragona*, in: *Nuovo Mondo. Gli spagnoli*, (cur. A. Albonico e G. Bellini) Torino, Einaudi, 1992, p.746.

de esta manera otra imagen ya presente en Colón: la boca del dragón. Colón, en su tercer viaje, al encontrarse entre la isla de Trinidad y la Tierra de Gracia (1498, boca del Orinoco, Venezuela), asiste al estremecedor fenómeno de la entrada y salida de las aguas de este estrecho, al cual atribuye el nombre de Boca del Dragón. Este nombre sugiere la idea de un monstruo que aspira y echa afuera agua de la boca, precisamente como ocurre, según la Odisea, en el estrecho de Escila y Caribdis. Esto le llevará a creer que se encontraba cerca del Paraíso Terrenal, defendido por fenómenos extraordinarios. En fin, la presencia de un estrecho en las relaciones de viaje es signo de la vecindad de un mundo desconocido, una puerta que permite la entrada en un universo extraño y maravilloso.

Los relatos de viajes

El periodo histórico, después del descubrimiento de Colón, fue un periodo singular para la literatura española y portuguesa, así como la italiana, ya que se asistió al desarrollo de un género, los relatos de viajes, favorito para un público curioso y ávido por leer narraciones tanto sobre América como sobre las Indias. Este género literario que tendrá un carácter supranacional a pesar de estar siempre en el ámbito cultural español, se difundirá a lo largo del siglo XVI debido a los descubrimientos geográficos y a las conquistas militares y acompañará el asentamiento de las estructuras coloniales.

Y es justo en este clima político e intelectual donde nace el libro de Antonio Pigafetta, un hombre culto del que no se sabe casi nada, ni el año de su nacimiento (quizá 1480 pero también podría ser 1490) en Vicenza, ni el de su muerte. Solo se sabe que estuvo al servicio del nuncio apostólico Francesco Chiericati en Inglaterra, después en la corte de Carlos V en España y quizá que fue nombrado caballero de Rodas antes de la partida con Magallanes. En cualquier caso, a su vuelta durante la fase de redacción del texto entre 1522 y 1524, se sirvió del consejo y de la confrontación con intelectuales españoles, portugueses, franceses e italianos (en 1524 el Papa Clemente VII lo mandó llamar a Roma), en cuyas cortes se había ofrecido para ilustrar las fases importantes del viaje. Y es probable que sometiera al análisis de estos sabios su otro libro, un sencillo manual de navegación, *Tratado de la Esfera*. Estos dos libros son lo único que se conserva de su legado.

A comienzos de 1500, siguiendo la estela de los descubrimientos geográficos, empiezan a surgir verdaderas colecciones de relatos de viajes. Una de las primeras del siglo es la colección impresa en Vicenza, la ciudad natal de Antonio

Pigafetta, en 1507, publicada por Fracanzio da Montalboddo *I paesi novamente ritrovati et nova mondo da Alberico Vesputio Fiorentino intitolato*. Esta colección traducida al latín, alemán y francés (el latín y el francés eran las lenguas de los intelectuales) fue impresa cinco veces entre 1508 y 1519 y es lícito suponer que Pigafetta se refiere a ella cuando justamente al inicio de su obra, explica las razones de haber participado en el viaje:

Por los libros que yo había leído y por las conversaciones que sostuve con los sabios que frecuentaban la casa del prelado, supe de las grandes y extraordinarias cosa que había en el mar Océano y determiné asegurarme por mis propios ojos, con licencia de Su Majestad cesárea, de la verdad de todo loque se contaba, tanto para mi satisfacción como para ser útil y lograr al mismo tiempo hacerme un nombre que llegase a la posteridad.⁶

Las primeras relaciones de viajes marítimos de Colón, Vesputio o Pigafetta tienen por tanto un mérito histórico que las hace irrepetibles: son las que proporcionan las primeras impresiones, los primeros problemas culturales, geográficos y de escritura. Además, el punto de vista de la narración cambia si el escritor es un marinero como Colón, quien escribe desde el mar, mirando la costa desde la nave o sobre una balsa que baja por el río, o la increíble relación de Francisco Vázquez *La veridica istaria di Lope Aguirre*, fruto de un difícil viaje fluvial por el Amazonas en 1560 buscando El Dorado. Pero más complicado aún es el punto de vista de Cortés que penetra a caballo a la cabeza de sus soldados en un espacio hostil, el imperio azteca, y mientras cuenta su guerra contra Moctezuma en las *Cartas de relación* adecua la escritura a su interlocutor, el rey Carlos V, ante quien debe justificar su conducta rebelde al haber iniciado la conquista sin el consentimiento del representante real, Diego Velázquez.

También es singular el punto de vista de Pigafetta, quien en calidad de "criado", secretario del capitán, describe el viaje alrededor del mundo como un fiel escudero podría narrar las hazañas del caballero al que sirve, observándose en este espacio narrativo una autonomía de juicio y de comportamiento, digna de comparación con los escuderos de los romances de caballerías que por la devoción que sienten hacia su señor, combaten sus propias batallas, a menudo para defender su fidelidad. Hasta la descripción de la muerte del Capitán General está contada como hubiera podido hacerlo un escudero con su caballero. Para Pigafetta, Magallanes es "espejo, lumbre, conforto y guía", es quien protege la retirada de sus hombres ante la horda salvaje de los indios hasta la muerte.

Los primeros narradores de América tienen una singularidad histórica de gran interés: una identidad entre el punto de vista narrativo y físico, concreto. Delante

⁶ Juan S. Elcano, A. Pigafetta, M. Transilvano, F. Albo, G. Mafra de y otros, *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Ed. Polifemo, 2012,p.191.

de ellos se encuentra el infinito geográfico y el ojo se mueve libremente hasta el horizonte y narra el extraordinario encuentro-desencuentro de las diferentes culturas. Más allá del horizonte marino de Colón, más allá de la montaña o la selva de Vesputio, más allá de los embajadores de Moctezuma que recibe Cortés, está la oscuridad, la barbarie, lo desconocido. Delante de las naves se perfila un continente desconocido y la atención del escritor está centrada en poder superar el horizonte geográfico y cultural de su propio punto de vista, para intentar entender qué hay detrás de lo que se aproxima. Colón pregunta a menudo a través de los intérpretes a los indios para saber dónde se encuentra el oro que llevan al cuello, dónde están las minas o las grandes ciudades del Gran Can, pero las respuestas que recibe son tan vagas que no consigue verificarlas. El mismo Magallanes es víctima de esta aproximación a un mundo desconocido. Él desafía, sin conocer el campo de batalla, a un ejército que resulta ser más numeroso de lo previsto y que adopta tácticas de guerra insólitas. De hecho, los bárbaros vencen en poco tiempo a una tropa de desembarco que, creyéndose protegida por la superioridad tecnológica (barcos, armaduras, culebrinas, etc.), quería hacer una demostración de su propia capacidad bélica. El resultado de la batalla es la muerte del propio comandante. Dos días después, los indios amigos que Magallanes había convertido y bautizado y por los que había muerto, idean una trampa y masacran a cuarenta españoles: es el desastre de Mactán, una isla vecina a Cebú, en las Filipinas.

Las narraciones entre la realidad y la ficción

Además del punto de vista, está el problema de la credibilidad que se necesita trasladar al lector, porque quien escribe se encuentra a una gran distancia geográfica y cultural de quien lee. La escritura para estos narradores es un sutil y precario medio para comunicar los aspectos de la nueva realidad y transmitir la sorpresa necesaria. Así es como Pigafetta resuelve el problema de la credibilidad desde la primera página del relato, dedicando su obra "Al muy excelente y muy ilustre señor Philippe de Villiers de l'Isle-Adam, Gran Maestre de Rodas":

He escrito en este libro todas mis vigiliyas, fatigas y peregrinaciones, y a vos monseñor, lo ofrezco, rogando que lo hojeéis cuando los múltiples cuidados de la isla de Rodas os dejen bastante vagar para ocuparos de él. Es la única recompensa a que aspiro, monseñor, y a vuestra magnanimidad me entrego y encomiendo.⁷

⁷ Pigafetta, op. cit. p. 192

De este modo Pigafetta inicia el relato preocupado por tejer un paño de referencias institucionales y culturales sobre las que apoyar la veracidad de una empresa que no tiene equivalente en la historia.

El destinatario de su trabajo es el Gran Maestro de Rodas, lo que es ya de por sí una garantía de veracidad porque no se puede engañar a tal ilustre señor. Pero al mismo tiempo tiene que luchar contra una realidad desconocida.

He aquí un ejemplo de los problemas que tiene que afrontar para describir los animales que no existían en Europa y que para él no tenían nombre

Este animal tiene cabeza y orejas de mula, cuerpo de camello, patas de ciervo y cola de caballo; relincha como este último.⁸

Se trata del guanaco, un animal parecido a la llama, si bien Pigafetta usa cuatro animales diferentes y la referencia a dos continentes para construir una analogía creíble a ojos de sus lectores. Revisando la comparación en la actualidad el guanaco parece sacado del *Liber monstrorum de diversis generibus*⁹, catálogo de animales monstruoso de la Edad Media o de los esculpidos en los pórticos y capiteles de las iglesias góticas que se encuentran por toda Europa.

El recurso a la analogía es necesario para presentar los pingüinos y los lobos marinos.

Son negros y parecen estar cubiertos por todo el cuerpo de plumitas, sin tener en las alas las plumas necesarias para volar; y, en efecto, no vuelan y se alimentan con peces; son tan gordos, que tuvimos que desollarlos para poder desplumarlos.

Los lobos marinos tienen diferentes colores y son del tamaño de un ternero, su cabeza se asemeja a la de este animal. No tienen piernas, y sus patas, unidas al cuerpo, se parecen a nuestras manos y tienen uñas pequeñas; pero sus dedos están unidos por una membrana como las patas de un ánade. Si pudiesen correr serían terribles, porque mostraron ser muy feroces. Nadan muy de prisa y sólo comen pescado.¹⁰

En general, estos relatos se debaten entre la urgencia de veracidad de la nueva experiencia que agita todo lo establecido anteriormente y la fe en los recursos de la retórica para contar lo nuevo que se ve. Nacen así textos narrativos que contienen la fuerza de un alegre realismo y las peticiones más imprevistas con un

⁸Pigafetta, op.cit. p. 205.

⁹ Un estudio sobre *liber monstrorum* se encuentra en: Kappler, C., (1983), *Demoni, mostri e meraviglie alla fine del Medioevo*, Firenze, Sansoni. Vease también: Sara Sebenico, *I mostri dell'occidente medioevali. Fonti e diffusione di razze umane mostruose, ibridi ed animali fantastici*. Università degli studi di Trieste, 2005.

¹⁰ Pigafetta, op. cit. pp.203-204.

lenguaje hiperbólico, simbólico, analógico o simplemente disparatado. Como afirma Samoná:

Estos autores no saben que son realistas. El concepto de realismo no está tan arraigado en la precettistiche poética y literaria de la época, como la de la ficción: no va más allá de la antigua idea de la mimesis de la naturaleza y esto tiene poco que ver con la actitud de nuestros autores. Más que una conciencia realista para ellos se puede hablar de instinto o de oportunidad natural para conocer la verdad: nada que parezca un género literario y ni siquiera una corriente de pensamiento o una dirección de ideas.¹¹

La narración de "La primera vuelta al mundo" parece responder a dos exigencias que a menudo se entrecruzan pero que mantienen su autonomía. Por un lado, la obligación de respetar la estructura de diario de a bordo o de un portulano, cuyo objetivo es el de transcribir datos y coordenadas geográficas, las posibles rutas, los puertos para atracar, el ciclo de los vientos, las costumbres y las mercancías de los pueblos que se encuentran. La otra es más un recorrido imaginario de los libros de viaje, antiguos y recientes, por las tierras de la fantasía de los poemas de caballerías, especialmente las leyendas construidas en la lejana India: un reconocimiento, en resumen, al universo literario de la época. El resultado del cruce de esas dos líneas es un gran mapa del mundo en el que junto al minucioso realismo geográfico de las rutas y de los contornos de las costas, aparecen grandes letreros que explican qué monstruos viven en el mar, qué tierras quedan aún por descubrir, qué bárbaros viven en las regiones todavía sin explorar, las costumbres particulares, las religiones desconocidas, la mercancía que se puede hallar o las extravagancias: hombres con las orejas tan grandes que se cubren el cuerpo con ellas cuando duermen, mujeres que flotan en el viento, pájaros que levantan elefantes, etc. Un relato construido totalmente en la dimensión espacial siguiendo el rumbo trazado en el que el tiempo, como sucede siempre en los viajes por mar, se convierte en una connotación del espacio: de hecho, la duración del viaje se indica en días, meses o años y no solo en millas marinas. Un mapa geográfico donde conviven elementos extraños, leyendas antiquísimas con observaciones científicas modernas, restos de geografía medieval con el espíritu renacentista de los exploradores, supersticiones y nuevas ilusiones en verificar los confines del mundo.

Quien intuyó la posibilidad de un uso más moderno de estos relatos fue Juan Bautista Ramusio (1485-1557) quien, en Venecia inició la publicación sistemática de los numerosos relatos de viaje escritos desde la antigüedad hasta el siglo XVI, *Navigazioni e Viaggi*. El proyecto se realizó con la contribución de una gran cantidad de intelectuales de la época y disfrutaba del apoyo de la

¹¹ C. Samoná, *La letteratura spagnola dei secoli d'oro*, Firenze, Sansoni Accademia, 1973, p.101.

República de Venecia y se concluyó en 1606, cincuenta años después de la muerte de Ramusio.

La colección se convirtió en punto de referencia para todos los nuevos descubrimientos geográficos, permitiendo de este modo, lograr una nueva visión de Asia, África y América. A diferencia de otras colecciones de relatos (Manuzio, Venecia 1543; Johann Huttich, canónigo de Estrasburgo, Basilea 1532; o la ya citada de Fracanzio da Montalboddo, Vicenza 1507) *le Navigazioni e Viaggi* de Ramusio fueron el punto final de una nueva descripción de la tierra. Fue concebida como una obra de clasificación de los datos geográficos hasta entonces conquistados, que utilizaba cada uno de los nuevos textos escritos por marineros, soldados y conquistadores como una pieza que, junto a las otras, formaban poco a poco un mosaico del mundo. Un mosaico siempre un poco más perfecto, más cercano a la realidad cuyo último objetivo era un mapa del mundo, vital, con voz propia.

Una nueva imagen de la Tierra surgió, entonces, en la República de Venecia, y sobre todo en la ciudad del Padua, (ciudad muy cercana a Vicenza) donde había estudiado Nicolás Copérnico y donde dictará clases Galileo Galilei desde 1592 hasta 1610. Existe por tanto, una íntima relación entre la organización del nuevo mapa del mundo de Ramusio y la nueva imagen del universo que en breve Galileo comenzará a dibujar y es por ello natural observar que el barco, visto como medio para conocer países lejanos, tendrá el mismo valor científico que el telescopio de Galileo, que será el instrumento para navegar por el firmamento. Literatura y ciencia, geografía y astronomía tienen en su base la experiencia cultural del viaje. Y en todas las narraciones se percibe un eco lejano del primer viaje alrededor del mundo, el de Magallanes, que es con el que se cierra la Edad Media y se abre la Edad Moderna.

Objetivos del viaje

A partir de 1492, la búsqueda de un estrecho se convierte en una obsesión, incluso podemos decir que las costas sea del norte, del centro, que del sur del “nuevo mundo” se exploraron buscando un estrecho que llevase las naves a la Indias. Primero Colón, como hemos dicho, en el tercer viaje encuentra la Boca de la Serpiente y la Boca del Dragón (1498) en las costas de Venezuela, después en su cuarto viaje (1502-1504) cumple una hazarosa navegación a lo largo de Centro América buscando un pasaje hacia la mar del sur, luego Balboa atraviesa el “estrecho de tierra” de Panama (1512) y Pedrarias Dávila intentará lo mismo en las selvas de Nicaragua. Solís llega hasta el río de la Plata y Cortés atraviesa los

desiertos de California, mientras más al norte podemos asistir a la búsqueda desesperada del estrecho de Anián (que por la carta de Giacomo Gastaldi de 1565 es evidente que dividía al norte Asia y América) o la del mítico paso del Noroeste. Para Magallanes encontrar el estrecho habría permitido:

- a) llegar a las islas de las especierías;
- b) solucionar el antiguo problema de los antípodas;
- c) medir la extensión del mar del sur u Océano Pacífico;
- d) comprobar la esfericidad de la Tierra;

e) saber la longitud del continente americano y sobre todo, como sugiere Juan Gil, el verdadero objetivo de de la armada no era la búsqueda del clavo sino llegar a la bíblica tierra de Ofir, en las cercanías de las olvidadas minas del rey Salomón:

Antes de partir se rumoreó que el portugués iba a descubrir donde había minas y arenas de oro; y efectivamente, al encontrar que en tan pequeña tierra como Mazagua había oro, dixo a los suyos que ya estava en la tierra que havia desseado, esto es, en las cercanías de las minas del rey Salomón¹².

Estos resultados fueron logrados casi todos, aunque el descubrimiento no fue tan ventajoso como los españoles esperaban: la ruta para las Indias fue abandonada porque la navegación resultaba demasiado meridional y azarosa.

En cambio, se reforzó la vía abierta por Balboa en 1513 (la misma que Colón había ignorado en su cuarto viaje, 1503) y a lo largo de todos los siglos de la colonia, la plata del Perú fue transportada hasta el Atlántico por *estrecho de tierra*, es decir el istmo de Panamá. En 1528, además, Carlos V cedió las islas de las especierías a Portugal y las relaciones con oriente se limitaron a las Filipinas. La vía de agua perdió importancia frente a la de tierra y el frenesí de aquella búsqueda dejó su huella sólo en los nombres de los mapas.

El estrecho de Magallanes y las antiguas tradiciones literarias

En el viaje de Magallanes es posible ver dos antiguas tradiciones literarias: *La Odisea de Homero* y *Las Argonáuticas de Apolonio Rodio* ya que Magallanes supera el Estrecho como Ulises y muere como Jasón, matado por su nave. La referencia a Ulises es necesaria, porque este héroe solitario se le ha visto siempre como símbolo de conocimiento, saber, astucia, clarividencia y hasta Dante Alighieri lo sitúa en el infierno cristiano donde aparece como un héroe víctima

¹² Juan Gil, *Mitos y utopías del Descubrimiento*, 2. El Pacífico. Madrid: Alianza, 1989, p. 19-20.

de su ansia de saber, siempre a la búsqueda de otro mundo por conocer. Mientras Jasón Jason es el comandante de un equipo de marineros que todos juntos se enfrentan a los peligros de los viajes. Magallanes aparece la síntesis del héroe individual y el héroe colectivo, una mezcla de Ulises y Jasón, un modelo cercano al de los hombres de 1500 exploradores, marineros, conquistadores en los que como dice Samonà:

Hay un ulissismo espontáneo (tanto más irresistible cuanto más lo dictan las circunstancias y las necesidades precisas), que hace su camino fuera y más allá de la polémica ideológica sobre las dos civilizaciones. Antes de ser un hecho ético es un impulso de mirar y de notar¹³

Nos encontramos en fin frente al último ejemplo de un mito antiguo que entra en la historia moderna, un acontecimiento enorme del que tenemos conocimiento, desdichadamente, sólo por medio de las áridas y lacónicas relaciones de los diarios, documentos, cartas, ecc.

Los escritores del siglo XVI muy a menudo comparan la empresa de Magallanes con las grandes obras del pasado, como si sólo los antiguos, inalcanzables modelos de vida, fuesen los jueces naturales de un acontecimiento que cambiaba profundamente la representación del mundo. Así el veneciano Ramusio declaró en 1550:

El viaje hecho por los españoles alrededor del mundo es una de las cosas más grandes y maravillosas que se hayan oído en nuestros días y aunque nosotros estamos más adelantados que los antiguos en muchas cosas, ésta pasa todas las demás hasta hoy encontradas¹⁴.

López de Gómara es más decidido: menosprecia los viajes del mito, al ser los de la historia incomparablemente gloriosos:

Grande fué la navegación de la flota de Salomón, empero mayor fue la destas naos del emperador y rei don Carlos. La nao Argos de Jason, que pusieron en las estrellas, navegó muy poquito en comparación con la nao Vitoria; la cual se debiera guardar en las atarazanas de Sevilla por memoria. Los rodeos, los peligros y trabajos de Ulises fueron nada en respeto de los de Juan Sebastián Elcano y así él puso en sus armas el mundo por cimera y por letra *Primus circumdedisti me*, que conforma muy bien con la que navegó; y a la verdad él rodeó todo el mundo¹⁵.

¹³ Samonà, op.cit.p.59.

¹⁴ Giovan B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, II. (1550) Torino: Einaudi, 1979,p.837.

¹⁵ Francisco L. de Gómara, *Historia General de las Indias*. (1552) Madrid: B.A.E., vol. XXII. I, p.606.

La referencia a Jasón, por otro lado, reaparece en las *Epístolas* de Maximiliano Transilvano (1523), un secretario del emperador Carlos V que tenía el deber de entrevistar a los sobrevivientes y reunir el material necesario para poder hacer una narración: la hazaña de Magallanes no solo se compara con el mítico viaje de los argonautas sino que lo supera:

Son, por cierto, estos dieciocho marineros que con esta nao aportaron a Sevilla más dignos de ser puestos en inmostal memoria que aquellos argonautas que con Jasón navegaron y fueron a Colchides, de quien los antiguos poetas hacen tanta celebridad. Y mucha más digna cosa es, por cierto, que esta nuestra nao sea colocada y ensalzada entre las estrellas que la en que naavegó aquel griego; pues que aquélla navegó desde Grecia solamente por la mar del Ponto, e ésta, partiendo de Sevilla contra el Mediodía, y dando de allí vuelta contra el Occidente, y pasando por de yuso de este nuestro hemisferio, penetró hasta las partes orientales,, desde las cuales, tomando contra el Occidente dando vuelta con diversas reflexiones a todo el globo yorbe de laTierra y agua, volvió a Sevilla, de donde primero había partido¹⁶.

Conciencia de una superioridad propia de los hombres del siglo XVI quienes, según los cánones del Renacimiento, se consideraban “enanos aupados a hombros de gigantes”, por tanto, con un horizonte cultural más amplio al de quienes les habían precedido.

¿De qué manera Pigafetta respeta la imagen tradicional del topos del estrecho y cuáles son los elementos que contribuyen a crearlo? Hemos individualizado una cadena de metáforas, al menos cuatro, que tienen como punto de referencia *La Odisea*.

17

La primera mención a los peligros del estrecho aparece cuando los barcos descenden por el Guadalquivir hacia el Mediterráneo.

Descendimos por el Betis, modernamente llamado Guadalquivir, pasando cerca de San Juan de Aznalfaranche, antiguamente ciudad de moros muy poblada, en la que en otro tiempo había un puente, del que no quedan vestigios excepto dos pilares bajo el agua de los que hay que guardarse, y para evitar el riesgo se debe navegar con pilotos, aprovechando la marea alta, pues el río no tiene tanto hondo que admita embarcaciones muy cargadas o muy grande.¹⁸

La simbología es clara. El río representa el estrecho, el angosto pasaje que conduce a un mundo más amplio, diferente y desconocido. Los restos del puente,

¹⁶ Juan S. Elcano, A. Pigafetta, M. Transilvano, F. Albo, G. Mafra de y otros, *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Ed. Polifemo, 2012, pp.65-66.

¹⁷

¹⁸ Pigafetta, op. cit.pp.194-195.

el deseo imposible de superarlos y las columnas sumergidas son la trampa escondida que siempre ha obstaculizado el paso. Los pilotos expertos declaran la necesidad de una asistencia externa a la embarcación, sin la cual no es posible llevar a buen término una hazaña tan arriesgada.

Después de haber superado el obstáculo del puente sumergido, la Armada de las Molucas entra en el mar, pasa las Columnas de Hércules y la narración alcanza un tono irreal e imponente que anuncia la aproximación a América. La llegada a las costas de Brasil confirma enseguida la imagen de un país inmenso donde parece que se desafían las leyes de la naturaleza.

La tierra del Verzín, abundante en toda clase de productos, es más extensa que España, Francia y Italia juntas... Viven muchísimo tiempo: los viejos llegan ordinariamente hasta los ciento veinticinco años, y algunas veces hasta los ciento cuarenta. Van desnudos del todo, lo mismo las mujeres que los hombres.¹⁹

Brasil es, por tanto, la tierra de la primera aproximación, donde la sombra de los peligros presentes una vez que superan el estrecho de Gibraltar, reaparece bajo otra forma. Pigafetta describe así a los caníbales de Brasil:

Comen algunas veces carne humana, pero solamente la de sus enemigos... Al verlos tan negros, desnudos completamente, sucios y calvos, se les hubiera tomado por marineros de la laguna Estigia.²⁰

La laguna Estigia (en *La Odisea* aparece como río subterráneo) divide el mundo de los vivos y de los muertos y esta cita, tan cerca de los confines del mundo hasta entonces explorado, no podía más que ofrecer una imagen trasladada del gran obstáculo que dividía justamente el mundo conocido, ya descrito en los mapas geográficos, de aquel aún por conocer, desconocido y quizá sin retorno, la mar del sur.

Estos indios creen que los blancos vienen del cielo, porque su llegada coincide con una lluvia después de una larga sequía. Son caníbales pero con un comportamiento que sorprende todavía más:

Casi todos los hombres tienen el labio inferior horadado con tres agujeros, por los que pasan cilindritos de piedra de un dedo de ancho y más o menos. Ni las mujeres ni los niños llevan este incómodo adorno. Añadase que llevan completamente al descubierto sus vergüenzas.²¹

¹⁹ Idem.p.199.

²⁰ Ibidem, p.199.

²¹ Pigafetta, op. cit. p. 200.

La desnudez y el canibalismo son marcas de salvajismo, incluso los tatuajes, pero el rostro perforado es un comportamiento que va más allá de la barbarie: parece un ultraje a la esencia misma de la naturaleza humana.

Pero otra ofensa más dura (y simbólica) se describe un poco más adelante:

Las jóvenes venían frecuentemente a bordo del navío a ofrecerse a los marineros, para obtener algún regalo; un día, una de las más bonitas subió, sin duda, con dicho objeto: pero habiendo visto dentro del camarote del contraamaestre un clavo de un dedo de largo, lo agarró y se lo introdujo con naturalidad y gracia entre los dos labios de sus partes naturales y se marchó. El capitán general y yo fuimos los únicos testigos de esta extraña aventura.²²

Primero fueron las piedras largas como un dedo clavadas en el labio inferior de la boca, luego un clavo de hierro entre los labios vaginales. La boca de los hombres y la vagina de las mujeres son órganos que tienen funciones ligadas a la reproducción, a la alimentación y a la continuidad de la vida. De hecho, los hombres para nacer, para dejar el mundo prenatal tienen que pasar justamente por un estrecho y doloroso camino por el cuerpo de la madre. Uno inverso debe realizar el alimento, hacia la garganta, para dar la vida al hombre. (Más adelante, un paso muy estrecho recibirá el nombre de garganta).

En resumen, toda la página parece orientarse hacia una mutilación premonitrice que envía señales de muerte. Esta inquietante figura de la mujer es como si surgiera no de la tierra americana, sino de un mundo todavía más antiguo, una figura de una sociedad sin palabras que se encuentra aún en un nivel prehumano. Parece que han llegado al opuesto del mundo civilizado, es decir, a las antípodas, el mundo donde viven los hombres que tienen las plantas de los pies “contra las nuestras”.

Sin embargo, si dejamos a un lado el interés por esta violencia bárbara, el comportamiento de la mujer se hace comprensible: es una profetisa que no se comunica con palabras sino con gestos. La vagina es el estrecho, desde siempre cerrado a los marineros, que una vez atravesado abre el camino a las Indias. El clavo es la prohibición pero también el obstáculo o el medio que el hombre tiene que eliminar, introducir o usar para llevar a buen puerto la empresa. No hay que olvidar que el clavo de hierro es un objeto impío, tanto como puede serlo un puente o un barco usados para profanar un estrecho.

²² idem. p.202.

Una vez dejada la Tierra del Verzino la flota se dirige hacia el sur y llega al último trozo de tierra conocido. El 27 de diciembre de 1519 arriban al cabo de Santa María, es decir en la boca del Río de la Plata:

En este río hay siete islitas; en la mayor, que llaman cabo de Santa María, se encuentran piedras preciosas. Antes se creía que no era río, sino un canal por el cual se pasaba al mar del Sur: pero pronto se supo que no era más que un río que tiene diecisiete leguas de ancho en su desembocadura. Aquí es donde Juan de Solís, que como nosotros, iba al descubrimiento de tierras nuevas, fue comido por los caníbales, de los cuales se había fiado demasiado, con sesenta hombres de su tripulación.²³

El cabo se corresponde hoy en día con la desembocadura del río de la Plata al que, debido a su anchura, Solís ya tomó por el inicio de un estrecho. El recuerdo de su muerte ocurrida precisamente en esa desembocadura era un cipo que señalaba los límites entre el mundo conocido y el que se estaba por descubrir. Nadie se había aventurado más allá de aquel punto. Ahora Magallanes, como Ulises, entran en una tierra salvaje y desconocida, como la Tierra de los Ciclopes.

Los gigantes patagones

Superado el cabo de Santa María la flota navega hacia un mundo misterioso, vacío, donde ningún europeo había estado antes. Un mundo remoto, el de la Patagonia, que dejó hasta hoy día una imagen indeleble en la imaginación europea.

Llegamos a los 49° y medio de latitud meridional. donde encontramos un buen puerto, y como el invierno se aproximaba, juzgamos a propósito pasar allí la mala estación. Transcurrieron dos meses sin que viéramos ningún habitante del país.²⁴

Lo que se ve y se cuenta es nuevo e incompleto, justo porque el punto de vista narrativo coincide con las cosas que la mirada va descubriendo. Es un momento irrepetible compartido solo por hombres como Colón, Balboa, Vespucio, en resumen, la primera generación de descubridores que vieron por primera vez los lugares más remotos de América.

Hay que dedicar un tiempo a reflexionar sobre una experiencia tan fascinante. Por un lado, un mundo desconocido apenas profanado por la quilla de los barcos.

²³ Pigafetta, p. 203.

²⁴ Pigafetta, p. 204.

Por otro lado, los europeos que actúan sin referencias en los mapas geográficos y dan nombre a los lugares a medida que los descubren. Pigafetta es consciente de que se encuentra en un *mundus novissimus*, diferente a todos los conocidos. Sabe que ningún hombre ha visto ni tiene memoria de la naturaleza, de los hombres, ni de todo lo que hay adelante. La América que él observa es un mundo vacío, desértico, en los últimos grados del salvajismo. En este misterioso e inmenso territorio al final del mundo, donde se puede encontrar el mítico paso hacia las Indias, estamos en el corazón de la travesía. Eventos terribles ocurrirán en este espacio fuera de tiempo.

Pasamos en este puerto, al que llamamos de San Julián, cinco meses, durante los cuales nos sucedieron múltiples cosas.²⁵

La larga espera invernal de la primavera antártica originará un amotinamiento, el naufragio del Santiago y la deserción de la tripulación del San Antonio, además del descubrimiento de un mundo nómada e irreal de los patagones que parece un enclave de la historia antigua, cuando los hombres como dice la Biblia o como dicen los libros de caballerías, eran todavía gigantes. Podemos afirmar que el período de tiempo pasado en la bahía de San Julián es el más dramático del viaje, después del cruce del mar del sur y la muerte del capitán general en la isla de Mactán.

Un día, cuando menos lo esperábamos, un hombre de figura gigantesca se presentó ante nosotros. Estaba sobre la arena casi desnudo, y cantaba y danzaba al mismo tiempo, echándose polvo sobre la cabeza... Este hombre era tan grande que nuestra cabeza llegaba apenas a su cintura. De hermosa talla, su cara era ancha y teñida de rojo, excepto los ojos, rodeados con un círculo amarillo, y dos trazos en forma de corazón en las mejillas.. Sus cabellos escasos, parecían blanqueados con algún polvo.²⁶

A diferencia de los caníbales de la Tierra del Verzino, estos gigantes parecen más dóciles. Son ingenuos y fortísimos y se les puede amansar y capturar con facilidad, como demostrará Magallanes con dos indios que se atan los pies solos, convirtiéndose en prisioneros de los españoles.

No podemos detenernos en todos los estilemas que Pigafetta usa para describir a los gigantes de la Patagonia. Incluso su comportamiento tosco e inadecuado parece configurado en base a los estereotipos más difundidos en la cultura medieval. He aquí como un gigante habla del demonio:

²⁵ idem, p. 210

²⁶ Pigafetta, p. 204-205.

Pretenden que cuando uno de ellos muere, aparecen diez o doce demonios llenos de tatuajes cantando y bailando alegremente a su alrededor. Uno de los demonios, que alborota más que los otros, es el jefe o diablo mayor, y le llaman Setebós; los pequeños se llaman Cheleule. El que el demonio se les aparezca pintado es la razón para que se pinten ellos. Nuestro prisionero pretendía haber visto una vez un demonio con dos cuernos y pelos tan largos que le cubrían los pies, y que arrojaba llamas por la boca y por el culo.²⁷

Este es un elemento recurrente en la literatura medieval, el baile de demonios que se disputan el alma del condenado, mientras que la representación de Cheleulle es la figura arquetípica del demonio cristiano: el sátiro de las esculturas romanas, el monstruo medio hombre y medio cabra. El diablo Setebos, alrededor de un siglo después, tendrá dignidad literaria: Shakespeare lo recuperará en *La tempestad* (1611) y su nombre será el grito que el esclavo Calibán lanza para invocarlo. Vale la pena notar que Shakespeare para pintar el último nivel de la degradación de siervos utiliza tres stilemas narrativos relacionados con el mundo americano: la esclavitud, el canibalismo y el Dios de los gigantes patagones.

También el nombre dado por Magallanes a estas tierras reenvía a la literatura. Patagones no deriva únicamente de la palabra española pata (tanto extremidad como ave), es decir, tierra de los hombres de grandes pies y también tierra de aves. Más bien creemos útil recordar, como afirma Rosa de Malkiel, que se usa el nombre de un gigante que aparece en los libros de caballerías, quien será hecho prisionero por el caballero Primaleón. El episodio descrito en el poema épico-caballeresco *Primaleón* forma parte del ciclo los *Palmerines*.

Primaleón en una de sus aventuras, toma prisionero al monstruo Patagón que se apacigua a la vista de las damas. La deforma criatura camina como un hombre, sin embargo tiene la cara de perro, que probablemente deriva del gigante Ardán Canileo de la *Amadís de Gaula*, que une la cara del perro a su figura humana.²⁸

El engaño con el que Magallanes captura a los dos ingenuos gigantes, el terrible aspecto del rostro tatuado, la fuerza bruta e incontrolable que usan los gigantes contra sí mismos y otros, como sucede en el representativo episodio con el espejo (el mito de Narciso invertido), hasta el hambre descomunal que manifiestan, todas estas demostraciones espontáneas hacen recordar el comportamiento del gigante Patagón, monstruoso pero dócil que se amansa ante las mujeres.

²⁷ idem. p. 210

²⁸ María R. Makiel de, "Para la toponimia argentina: Patagonia", en *El cuento popular y otros ensayos*, Buenos Aires, Losada, 1976, p.93. Primaleón fue publicado en 1512 y fue republicado por lo menos diez veces hasta 1588.

Es necesario observar que este episodio ha dejado profundas huellas en la literatura y en la cultura europea, estando presente no solo en la obra de Shakespeare, sino también en la *Gerusalemme Liberata* de Torquato Tasso²⁹ y hasta en la reflexión filosófica de Vico, Pauw, Rousseau, Voltaire y otros³⁰.

Los gigantes fueron vistos de manera diversa: como medida de comparación con los gigantes de la antigüedad greco-latina, como señal de superioridad natural de América, pero también como una demostración de inferioridad de la raza americana y hasta como extravagantes testimonios de civilizaciones diferentes.

El tema de los gigantes aparece todavía en la narrativa popular italiana de finales del siglo XIX, sobretudo en la novela de aventuras de Emilio Salgari.

21 de octubre 1520

Continuando nuestra ruta hacia el Sur, el 21 de octubre, hacia los 52° de latitud meridional, descubrimos un estrecho que llamamos de las Once mil Virgenes, porque fue en el día que la Iglesia les consagra.³¹

La descripción que nos proporciona Pigafetta recoge todos los elementos más comunes en la construcción del topos omérico:

Este estrecho, como pudimos apreciar en seguida, tiene cuatrocientas cuarenta millas de largo, o sea ciento diez leguas marítimas de cuatro millas cada una, y media legua de ancho, poco más o menos, y desemboca en otro mar al que llamamos Mar Pacífico. Está el estrecho rodeado de montañas altísimas y cubiertas de nieve; es muy profundo, hasta el punto de que, aun estando bastante cerca de tierra, no encontraba el ancla fondo en veinticinco o treinta brazas. Toda la tripulación creía que el estrecho no tenía salida al Oeste, y que no sería prudente el buscarla sin tener los grandes conociminetos del capitán general, el cual tan hábil como valiente, sabía que era preciso pasar por un estrecho muy escondido, pero que había visto representado en un mapa hecho por el excelente cosmógrafo Martín de Bohemia y que el rey de Portugal guardaba en su tesorería....Por la noche sobrevino una terrible borrasca que duró treinta y seis horas y nos obligó a abandonar las anclas, dejandonos arrastrar por la bahía a merced de la olas y del viento.³²

²⁹ "Orribili mugghianti/scopron su 'lito i Patagon giganti" El verso se encuentra en el canto XV, estrofa 45, pero no aparece en la edición final. EnA. Gerbi, *La disputa del nuovo mondo*, Milano Ricciardi, 1955, p.95.

³⁰ Gerbi, idem. pp.93.97. Capítulo titulado "I giganti americani".

³¹ Pigafetta, p. 212.

³² idem, p.212-213.

Se puede ver que Pigafetta respeta mucho los elementos fundamentales para la construcción literaria del topos: paredes altísimas y una garganta larga, estrecha, cerrada por ambos lados, azotada por violentas tormentas donde es fácil naufragar y que comunica con otro mar desconocido, hacia el que está encaminada la travesía. En cualquier caso, es necesario llamar la atención sobre dos elementos que no aparecen en la descripción del paso: la intervención divina y las Planctae o Simplégades.

Para hombres religiosos como eran los marineros españoles, la ayuda divina era un requisito fundamental en cada travesía.

Sin embargo, Pigafetta atribuye la exitosa búsqueda del Estrecho a una misteriosa carta geográfica, cuya existencia siempre ha estado rodeada de duda. De hecho, Martín de Bohemia, geógrafo y marinero, autor de un mapamundi (1492) murió en 1507 y no se tienen noticias de viajes completados en aquellas latitudes antes del de Magallanes, siempre y cuando no se tenga en cuenta el viaje de Cristóbal de Haro quien, entre 1511 y 1517 alcanzó el río de la Plata y llegó (aunque no hay ninguna prueba) hasta unas 600 leguas de distancia de Malaca. (A este viaje probablemente corresponde el mapa de Schöner de 1515 que sitúa un estrecho a 45° sur).

Por lo demás, el mismo comportamiento del capitán hace suponer que no conocía la exacta ubicación del Estrecho. El naufragio del Santiago, enviado de avanzadilla, demuestra que no estaba seguro de la existencia del paso; a eso se une la determinación de proseguir hasta 75° en dirección del Polo. Parece actuar como Colón en su cuarto viaje a las costas centroamericanas: persiguiendo una hipótesis formulada por otros, pero de la que no se tenía evidencia. El que Magallanes tuviera éxito en la hazaña, mientras que Colón naufragara en las costas de Jamaica después de haber buscado en vano el paso y Solís, llevado por el mismo impulso, no pasara de la desembocadura del río de la Plata, no es debido a que se usaran mapas más fidedignos, sino más bien a la experiencia acumulada en treinta años de travesías por las costas americanas. En cualquier caso, la culminación de la exploración de Magallanes se debe a la suerte de buscarlo justo donde se encontraba, porque el Estrecho, antes de su descubrimiento, era un espejismo geográfico como lo eran el estrecho de Anián, también llamado paso del Noroeste o el que supuestamente estaba en Centroamérica. Y nada hacía suponer que se encontrase en aquella latitud tan meridional, como asegura el mismo Pigafetta.

Y eso nos lleva a preguntarnos, ¿por qué existen afirmaciones tan contradictorias y obviamente tan discordantes en este fragmento? ¿Por qué *inventar* un mapa geográfico jamás dibujado? O incluso si admitimos que se equivocó en el nombre del cartógrafo, ¿por qué siente la necesidad de desvelar una consulta secreta por parte de Magallanes?

Podemos adelantar una suposición. Se necesita la presencia de un mapa geográfico para dar consistencia a la construcción del topos que aparece en textos literarios más difundidos. Este mapa puede tener la misma función profética de la hechicera Circe, quien anuncia a Ulises la dificultad en superar el estrecho de Escila y Caribdis. En Apolonio de Rodas la función adivinatoria no la lleva a cabo un dios, sino un anciano, Fineo, que fue salvado por los argonautas de las Arpías y es quien informa a los navegantes de la presencia de las Simplégades en el estrecho del Bósforo. En el viaje de vuelta, será Tetis quien informe a Peleo de las futuras dificultades que les acechan entre Escila y Caribdis.

En la tradición literaria de las antiguas travesías marítimas es evidente, por lo tanto, que un estrecho no puede ser superado sin una profecía concedida bien por un dios, por una hechicera o por un sabio anciano. En nuestro caso no es una figura divina la que tiene la función de mediadora entre los marineros y lo desconocido, sino más bien un mapa. No hay que olvidar, además, que todos los viajes realizados por marineros (o soldados) españoles y portugueses exigían una constante participación de los dioses. La ayuda sobrenatural no está solamente presente en las plegarias al inicio de cada proyecto o en las oraciones cotidianas, sino que se manifiesta activamente con la aparición de los fuegos de San Telmo durante las tormentas, con verdaderos milagros o, incluso como se ve en las *Cartas* de Cortés, con la ayuda directa del Apóstol Santiago que derrota a las tropas enemigas.

Es verdad que un mapa geográfico no es una manifestación sobrenatural, pero es un modo de anticipar la realidad. Como la profecía del oráculo, el consejo del sabio anciano prevé o profetiza algo para entender el mundo. Obviamente no lo explica pero indica, desvela, traza un camino para vencer a lo desconocido. En un siglo de exploraciones, de tentativas hacia lo oculto, adquiere un valor extraordinario. El mapa además reúne dos sistemas de señales: la pintura y la escritura. Después vendrán los copistas, los conquistadores, los literatos, los historiadores que, con un lenguaje diferente, llenarán de vida los espacios vacíos dejados por el cartógrafo con la anotación *hic sunt leones* por detrás del trazado

de una costa o en el perfil de un territorio todavía por descubrir. Pero en ese momento, el mapa únicamente es una mezcla de líneas, colores e inscripciones ilustrativas. Incluso con una apariencia tan desnuda y básica, termina por tener el mismo valor de una profecía y es tan secreto como un oráculo por el cuidado con el que se protege. Esta es una época en la que las profecías, los vaticinios aparecen por todas partes en las narraciones de la conquista.

Queremos subrayar un pasaje de la conquista de Méjico donde se fusionan los dos temas de los que estamos hablando: el mapa geográfico visto como una pintura profética. Este valor surge a través de las palabras del indio Moctezuma, quien pregunta a todos los pintores de Malinalco:

Si por casualidad alguien tuviera una pintura o una relación dejada por los antepasados sobre los hombres que tuvieron que aterrizar en esta tierra y conquistarla.³³

También para Moctezuma o mejor dicho, para el cronista español Durán que narra el episodio, el futuro no se puede escribir en el pasado porque desde el momento en que se ha predicho, se cumplirá, y la Historia no es más que las profecías reveladas pero enunciadas en tiempos remotos. Esta es la posición que se tenía en la Edad Media en cuanto al conocimiento o la historia, porque detrás de las acciones de los hombres están las Sagradas Escrituras, fuente de toda verdad y comportamiento. Esta actitud se ve en el relato de Pigafetta: el mayor descubrimiento geográfico de la Edad Moderna, la identificación de un estrecho que habría permitido circunnavegar el globo, tiene que estar escrito en un misterioso mapa custodiado en los archivos del rey de Portugal.

En un mundo en el que saber escribir actas notariales era tan importante como saber dibujar cartas geográficas (porque las dos aptitudes permitían tomar posesión de un territorio), no se puede dejar a un lado que las dos tienen un carácter “mágico”, en cuanto a la previsualización del espacio a conquistar.

El eco de estas dos destrezas, por otro lado, continuó en la literatura de los siglos posteriores. El valor del mapa de pequeña profecía o incluso su capacidad de revelar misterios es evidente en textos narrativos del siglo XIX. Nos referimos a la novela *La isla del tesoro* de Stevenson y al relato *El escarabajo de oro* de Allan Poe, en los que tener una carta geográfica, un mapa asegura al propietario

³³ A.A.V.V. *L'America violata* (cur. L.Pranzetti) Milano, Feltrinelli, 1981, p. 58.

no tanto la solución a problemas de geografía, ya que en aquel siglo se habían desvelado, como conseguir el bienestar económico.

Y veamos, por último, el otro motivo ausente en la construcción del topos del Estrecho de Magallanes.

El elemento de las rocas errantes estaba aún vivo en la literatura de 1500, aunque no aparezca en el relato de Pigafetta. Esta ausencia no resta nada a la consistencia del topos del Estrecho, el cual era todavía visto por escritores de obras literarias ligadas a América como un paso peligroso, como una intrincada puerta que había que atravesar para adquirir el conocimiento de nuevos territorios. Y cuando la política americana de Carlos V hizo decaer la fascinación por el Estrecho, eso pudo ser la causa de que se abandonara incluso poéticamente, ya que los intereses se trasladaban a la confrontación entre españoles e indios. En el poema de Alonso de Ercilla *La Araucana* (1569) el estrecho de Magallanes se había tapado.

"Y estos dos anchos mares que pretenden,
pasando de sus términos, juntarse,
baten las rocas y sus olas tienden,
mas esles impedido el allegarse;
por esta parte al fin la tierra hienden
y pueden por aquí comunicarse.
Magallanes, señor, fue el primer hombre
que, abriendo este camino, le dio nombre.

Por falta de pilotos o encubierta
causa quizá importante no sabida,
esta secreta senda descubierta
quedó para nosotros escondida;
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. (Canto Primero, 59)

La embarcación

La nave para un marinero es más que un simple medio de transporte, al igual que para un caballero su caballo no es solo un animal. Como el caballero que al perder

su caballo pierde también su dignidad, la cual podrá recuperar solo si recupera al animal, un marinero sin nave es como un náufrago, es decir, además de carecer de dignidad, se arriesga a perder la vida.

Desde el inicio de la *Relación*, la presencia del barco está dotada de una gran complejidad, llegando a crearse un lenguaje simbólico. Sirva como ejemplo la imagen de la embarcación vista como una madre que amamanta a sus hijos en el gran océano mar:

Al principio, al ver que botábamos al mar nuestras chalupas, que estaban amarradas al costado del navío, o que le seguían, se imaginaron que eran los hijos del buque y que éste les alimentaba.³⁴

Pigafetta deja que sean las palabras llenas de sorpresa de los antropófagos de la Tierra del Verzino, las que muestren la imagen de un barco con sentimientos humanos. De hecho, la comparación de la nave con una madre parece adecuada tanto en el espacio cultural de la mentalidad de los indios como en el mundo de los marineros españoles. Dos símbolos diferentes: el primero ingenuo y sorprendido; el segundo que otorga unos valores codificados a la nave porque esta representa la lejana patria. Efectivamente, en el vientre de la nave se encuentran los marineros, alimentados y protegidos contra las amenazas del océano. Pero desde el punto de vista de los indios, la nave protege igualmente como una madre a los pequeños barcos a su alrededor. El símil es una prueba de un campo semántico común a la nave que se manifiesta en dos direcciones: los barcos y los marineros. Al mismo tiempo el océano no es solo muerte, la gran extensión de agua también es una fuente de conocimiento para los hombres.

Si el océano representa por tanto la existencia con su dualidad, vida y muerte, la nave es la que navega por ella y lleva una preciosa carga a la cual alimenta y esconde en su vientre: sus hijos, es decir, los marineros que dan vida a la nave haciéndola navegar. En este punto tenemos que estar de acuerdo con lo que afirma E. Fromm sobre el lenguaje simbólico de la historia de Jonás en el vientre de la ballena:

Estos símbolos son para la misma experiencia interior: para la condición de ser protegidos, aislados y desprendidos de cualquier comunicación por otros seres humanos. Representan lo que también podría ser representado con otro símbolo que del feto en el útero. Aunque el vientre de la nave, el profundo sueño, el mar y el vientre de los peces son en realidad en absoluto diferentes unos de otros, son sin embargo expresiones de la

³⁴ Pigafetta, p. 202.

misma experiencia interior, es decir, la fusión de los conceptos de protección y aislamiento (37).

La sorpresa de los indios de la Tierra del Verzino al ver la nave se repite en la descripción que los indios de Méjico, en la misma época, hacen a su rey Moctezuma sobre el comportamiento de los extranjeros blancos del ejército de Cortés:

Habrían llegado caballeros en una montaña de madera tan grande para contener a muchos hombres; Esta montaña era su hogar. Allí comían y dormían, allí habrían cocinado sus alimentos, allí habrían caminado y jugado como si hubieran estado en el continente.³⁵

Para los indígenas mejicanos la nave no es solo una madre, es una casa, es el país donde se llevan a cabo todos los aspectos cotidianos de la vida, un lugar que puede ser entendido por la mentalidad europea, ya que la embarcación es una pequeña corte, un pequeño castillo autosuficiente y armado.

El símbolo de la nave como una madre amorosa surge justamente cuando se tienen a la vista los mayores peligros. La imagen de la embarcación-madre aparece por primera vez en las cercanías del estrecho de Magallanes y más adelante en otro momento crucial: antes de partir de las Islas Molucas e iniciar el viaje de vuelta. Por eso, el rey de Gialiolo, una de las islas Molucas, dice cuando sabe que los barcos deben partir:

Como el día fijado para nuestra partida se aproximaba, el rey nos visitaba con frecuencia y se veía verdaderamente conmovido, diciéndonos, entre otras cosas lisonjeras, que le parecía ser cual un niño de pecho a quien su madre va a destetar.³⁶

La nave, por tanto, alimenta y protege a sus hijos, pero los atiende activamente, casi de manera irreal:

El lunes santo, 25 de marzo (1521) día de Nuestra Señora, corrí un grandísimo peligro. Estábamos a punto de hacernos a la vela, y yo quería pescar; habiendo puesto el pie sobre una verga mojada por la lluvia, para hacerlo más comodamente, me escurrí y caí en el mar sin que nadie me viese. Afortunadamente la cuerda de una vela que pendía sobre el agua apareció ante mis ojos; me agarré a ella, y grité con tanta fuerza que me oyeron y me salvaron con el esquite, lo que, sin duda, no hay que atribuir a mis merecimientos, sino a la misericordiosa protección de la Santísima Virgen.³⁷

³⁵ America violata, op. cit. p.59.

³⁶ Pigafetta, op.cit. p. 298.

³⁷ idem, p. 231.

Veamos ahora el otro aspecto, aquel donde la nave se convierte en una trampa mortal. Nos referimos al episodio en el que las dos naos sobrevivientes, la Victoria y la Trinidad, dejan las islas Molucas el 18 de diciembre de 1521. La Trinidad, quizá a causa del peso de las especias que transportaba, comienza a llenarse de agua: “oíamos el agua entrar cada vez con más fuerza, como por un caño, sin que pudiéramos encontrar la vía”³⁸. Después de haber estado usando bombas para extraer el agua, el rey de Gialilo ordena a cinco hombres que se tiren al océano para encontrar la brecha. Media hora más tarde, la búsqueda ha sido infructuosa. Se intenta de nuevo al día siguiente, con tres hombres más hábiles, con el agua siempre cubriendo cada vez más la embarcación.

Volvió al día siguiente de madrugada. Se sumergieron los hombres en el mar, con los cabellos sueltos, porque se imaginaban que el agua al entrar por la vía arrastraría su pelo, indicando así el lugar del agujero; pero después de una hora subieron a la superficie del mar sin encontrar nada.³⁹

En estas circunstancias muchos marineros de la Victoria se pasan a la Trinidad para no morir de hambre en el viaje de vuelta, pero su elección termina siendo un desastre porque se hace evidente un error de cálculo en la distancia entre las Molucas y Centroamérica. Un error importante, que ocurre cuando ya se había medido la longitud del sur del Océano Pacífico. De hecho, o no sabían la distancia real entre las Molucas y América Central o pensaban que América del Norte era una península de Asia dividida por un estrecho que, en 1524, Cortés había buscado sin tener éxito por la tierra llamada California.

La Trinidad terminará siendo quemada por los portugueses y con la nave se pierde también el Diario de a bordo de Magallanes.

Este episodio tiene momentos dramáticos y reveladores como cuando la nave muestra su verdadera naturaleza: ser una construcción hecha por los hombres, que en el instante más importante del viaje, la vuelta a casa con la bodega llena de especias, se transforma en un mero trozo de madera. Tampoco hay que olvidar la búsqueda bajo el agua por los hombres con el pelo largo o el dolor por la separación. Si en este último punto vemos la relación entre las naves como una relación fraternal, en los otros dos los sentimientos son ambivalentes. La

³⁸ Pigafetta, p.302.

³⁹ ibidem.

embarcación protege al marinero, pero está hecha de frágil madera, que puede llevar a todos de manera imprevista a la catástrofe. Su verdadera y ambigua alma, portadora de la vida y la muerte, emerge en el episodio surrealista en el que se ve a los indígenas con el pelo suelto bajo el agua buscando la brecha. Llena de angustia es la imagen de los tres hombres sumergidos mientras intentan localizar la corriente de agua que penetra por la estructura del barco, usando las ondulaciones del pelo. Esos cabellos largos movidos por el agua, recuerdan a las algas marinas que danzan en las misteriosas corrientes subterráneas que guían la vida de esos hombres que flotan en ellas. La búsqueda de la brecha en el agua se asemeja a la búsqueda de un oscuro augurio para conocer las probabilidades de retorno. Vaticinio que no se apoya en las palabras sino en un lenguaje empírico, gestual, el de las aguas, el cabello, el de los indígenas ciegos en el mar.

Además de ser madre y muerte, a causa de la violencia de los océanos, la nave es también un pequeño universo de poder, donde el capitán representa al rey y donde se reproduce de un modo más formalizado la escala jerárquica dejada en el lugar de partida. Una pequeña sociedad a la que la lejanía de la patria y la organización militar de la tripulación transforman en una pequeña corte. A su vez, las naves unidas entre sí por el juramento de fidelidad al rey, forman una flota cuya unidad y cohesión son fundamentales, casi como los castillos de los señores feudales son indispensables para la fuerza militar de la corona. Y como señores feudales se comportan los comandantes de las otras embarcaciones: a menudo leales, como cuando saludan cada noche al capitán general con la intensidad que exige el momento y otras veces rebeldes, como en la costa de Brasil. El amotinamiento es un suceso de extraordinaria gravedad: significa poner en entredicho no solo la misión, sino también todo el mundo de valores dejado atrás. Por eso Magallanes hizo descuartizar al inspector de la flota Juan de Cartagena y abandonó a sus dos cómplices en una playa desierta de la bahía San Juan: Gaspar de Quesada y un clérigo. La unión entre las naves nace con el pacto de solidaridad al jurar obediencia al comandante quien, a su vez, manda a la flota todo el respeto del que ha sido depositario.

La responsabilidad respecto a la flota de marineros alcanza el sacrificio supremo: en Mactán, para poder defender la retirada de sus soldados, Magallanes hace frente a miles de indígenas que lo atacan desde todos los ángulos y lo matan. Así murió nuestro guía, nuestra luz y nuestro sostén. Al caer, viéndose asediado por los enemigos, se volvió

muchas veces para ver si nos habíamos salvado. No le socorrimos por estar todos heridos y sin poderle vengar, llegamos a las chalupas en el momento en que iban a partir.⁴⁰

La flota, la tripulación de 235 hombres, el comandante, los gigantes patagónicos, los indios hechos prisioneros durante la travesía, nadie regresó a la patria. Apenas se salvaron dieciocho hombres en un trozo de madera rota. Cuando llegan, ya no hay una tripulación, son solo supervivientes que logran alcanzar el punto de salida gracias más a una milagrosa circunstancia que por haber tenido pericia en las elecciones durante el viaje. Pero lo que les hace conservar su dignidad como marineros es justamente ese trozo de madera podrido pero que todavía está en condiciones de navegar y transportar especias. Es decir, no se ha convertido aún en una balsa, una madera sin timón que no se gobierna, recurso extremo de todo naufrago.

Gracias a la Providencia, entramos el sábado 6 de septiembre (1522) en la bahía de Sanlúcar, y de sesenta hombres que componían la tripulación cuando salimos de las islas Maluco, no quedamos más que dieciocho, la mayor parte enfermos. Los demás, unos se escaparon en la isla de Timor, otros fueron condenados a muerte por los crímenes que cometieron y otros en fin, perecieron de hambre.⁴¹

Si la embarcación ha sido el instrumento de conocimiento y salvación de los peligros del viaje, el libro, como resultado de la travesía finalizada, será el medio de Pigafetta para poder reentrar en el mundo que había dejado atrás. Un medio que le es más valioso que el oro.

Desde Sevilla fui a Valladolid, donde presenté a la sacra majestad de don Carlos V, no oro ni plata, sino algo más grato a sus ojos. Le ofrecí entre otras cosas, un libro, escrito de mi mano, en el que día por día señalé todo lo que nos sucedió durante el viaje.⁴²

El libro es por tanto el instrumento para continuar la navegación a través de los siglos y con la escritura puede dignamente llenar el vacío entre las personas que durante tres años había abandonado.

La montaña

Magallanes había superado todos los horizontes geográfico-culturales de su siglo. Había pasado el estrecho y se había abierto ante sus ojos un espacio inmenso: el Océano Pacífico. Después de tres meses y veinte días había recorrido toda la

⁴⁰ Pigafetta, p. 258.

⁴¹ idem, p. 324.

⁴² ibidem.

extensión del último océano desconocido de la tierra. La última frontera fue superada al llegar a los lugares donde ya había estado cuando en 1512 combatía para los portugueses: era el primer hombre que había dado la primera vuelta al mundo, aunque no lo hubiese hecho en una etapa sólo. Cuando el esclavo Enrique habla con los pescadores encontrados en el océano usando la lengua de su infancia, es evidente que ha terminado su tarea: la parte más peligrosa del viaje ya ha concluido, para volver seguirían rutas más o menos conocidas. La gran abundancia de oro que creían que iban a encontrar en las islas recién descubiertas hace comprender, como hemos dicho a través de las palabras de Juan Gil, que Magallanes cree haber llegado a la isla de Ofir, es decir a las minas del rey Salomón. Tras haber alcanzado todos sus objetivos a Magallanes no le queda sino llegar a su último horizonte: el de su muerte.

La transformación de la dirección de su mirada, de horizontal sobre el océano a vertical hacia el cielo, se cumple con la subida a la montaña en un día excepcional, el día de Pascua de 1521. Tras haber atravesado el estrecho y el Océano Pacífico - viaje horizontal -, la llegada a las Filipinas, con la subida a la montaña sobre la que colocarán la cruz el día de Pascua, día sagrado que recuerda el ascenso de Jesús al cielo y su triunfo sobre la muerte, son acontecimientos marcados por la verticalidad.

En el cuento de Pigafetta es evidente la preparación de Magallanes a su última cita. Cuando los barcos llegan a las Filipinas, Magallanes, el almirante, se vuelve evangelizador: bautiza, predica, convierte, quema ídolos e incluso cumple milagros. Esta transformación de su rol acaece tras una visión que ha tenido en la cumbre de una montaña. La armada llega a la isla Butuan y Magallanes decide poner una cruz sobre la montaña como signo de posesión y protección contra los enemigos y el mal tiempo. Cuando está en la cumbre de la montaña pregunta a sus acompañantes cuál es la ruta mejor para llegar a un puerto y embarcar provisiones. Le sugieren el puerto de Cebu y le ofrecen pilotos para acompañarlo. El motivo del capitán que va a una isla a motivo de auspicio y sube a la montaña más alta, antes de la partida, para ver la ruta a emprender es común a la literatura.

El mismo motivo aparece en el tercer libro de la Eneida, donde Eneas consulta a Apolo antes de partir. También en el Evangelio, Jesús sube al monte Tabor para tener una visión. En nuestro caso, no se trata de una simple montaña sino de una montaña que surge sobre una isla. Las dos figuras, si queremos los dos "morfemas", de la isla y de la montaña, tienen puntos de afinidad, pero no son lo mismo. La montaña es, como un puente que une la tierra al cielo, una *scala coeli*, un trámite entre la región donde viven los mortales y aquélla de los celestes, la isla es un mundo perdido, inaccesible. La montaña y la isla reúnen, pues, un campo de imágenes muy diferentes. Pero la montaña sobre una isla del océano siempre termina por ser una montaña excepcional: es el caso del Paraíso terrenal de Dante colocado sobre una montaña en medio del océano, y del volcán que erupla en medio del mar es decir el Teide del cual habla Colón, considerado siempre puerta del infierno. En nuestro caso, esta isla revela rastros de grandes cantidades de oro, indicio concreto para afirmar que es la isla de Ofir. Magallanes coloca encima de esta extraordinaria montaña una cruz, madera sagrada, que reúne en sí el contacto entre tierra y cielo. Gracias a todos estos elementos podemos constatar que nos encontramos ante una montaña excepcional que merece una subida. Si ahora sumamos todos estos símbolos - montaña, cruz, día de Pascua, oro, visión del Capitán General - no podemos sino deducir que los acontecimientos se llenan de una dimensión profética: sobre la montaña Magallanes termina su viaje, es decir imagina su muerte.

Leyendo los acontecimientos que van desde el día de Pascua, día en que colocan la cruz sobre la montaña, hasta el 27 de abril de 1521, cabe preguntarse si la muerte del almirante fue provocada por un error de evaluación estratégica o más bien por un verdadera voluntad de muerte, un *cupio dissolvi* manifestado tras haber franqueado el estrecho, atravesado el Pacífico, constatado que había cumplido la vuelta al mundo, alcanzado la montaña llena de oro de Ofir y bautizado a los indios de la isla. En una palabra, si al estar satisfecho de lo que había llevado a cabo no pensara que había completado no sólo su vuelta al mundo sino también su vuelta alrededor de la vida.

Magallanes, Elcano (el comandante que tomó el mando después de la muerte de Magallanes y, en fin, el primer hombre que dió la vuelta al mundo en un solo viaje) y Pigafetta, los tres grandes actores de este hazaña, murieron de una manera

asombrosa. Magallanes *se suicidó* para defender a sus soldados, Elcano murió cruzando el estrecho por segunda vez y Pigafetta, después de haber publicado su libro, desapareció. ¿Acaso Jasón no fue matado por la nave Argos con la cual había franqueado el estrecho y vencido todos los obstáculos?

IIa parte

Pigafetta como pionero de la literatura antártica

¿En la *Relazione del primo viaggio intorno al mondo* es posible encontrar elementos de la literatura antártica (un subgénero de la literatura de aventuras), que florecerá entre finales de siglo XIX y el XX? Podemos responder positivamente a esta pregunta, porque en las páginas concernientes al cruce del estrecho hay elementos que encontramos en las novelas de autores como Allan Poe, Emilio Salgari, Howard Phillips Lovecraft.⁴³

Estas son algunas de las características que a lo largo de los siglos aparecen constantes del género:

- 1) Está escrita principalmente por hombres del hemisferio norte que descienden con la fantasía o en realidad al sur superando el paralelo 50.
- 2) En el género abundan los textos fruto de la experiencia directa: diarios, narraciones, cartas de marineros, de exploradores, de científicos...
- 3) La relación con la naturaleza es siempre dramática, ya sea en el mar o cuando hay hielo.
- 4) En estos viajes la locura, la traición, los naufragos, la desorientación, la lejanía y la tragedia son una constante.
- 5) El conocer los astros, bien sean las estrellas, el Sol o las constelaciones es fundamental para llevar a buen término la hazaña.
- 6) La tecnología puede ser una ayuda o la causa del fracaso de las expediciones.

Estas características ya se encuentran *en nuce* en las páginas de Pigafetta una vez que superan el paralelo 50.

⁴³ Una antología de textos se encuentra en: Mabel Arratia Fuentes, *Narrativa Fantástica en Literatura Antártica*, Ediciones Universidad de Magallanes, 2006.

El Polo Antártico no tiene las mismas estrellas que el Ártico; se ven allí dos aglomeraciones de estrellitas nebulosas, que semejan nubéculas, a poca distancia una de otra. En medio de estas aglomeraciones de estrellitas se descubren dos muy grandes y muy brillantes, mas cuyo movimiento es poco aparente; las dos indican el Polo Antártico. Aunque la aguja imantada declinase un poco del verdadero Norte, sin embargo buscaba siempre el Polo Ártico, pero no giraba con tanta fuerza como cuando está hacia su propio polo. Cuando estuvimos en alta mar, el capitán general indicó a todos los pilotos el punto adonde debían ir, y les preguntó qué ruta puntuaban en sus cartas. Todos respondieron que puntuaban según las órdenes que les había dado; replicó que puntuaban falsamente, y que era preciso ayudar a la aguja, porque, encontrándose en el Sur, para buscar el verdadero Norte no tenía tanta fuerza como cuando estaba dirigida hacia el Norte mismo. Estando en alta mar descubrimos al Oeste cinco estrellas muy brillantes, colocadas exactamente en forma de cruz.⁴⁴

El cielo y las estrellas son los primeros mapas de los marineros cuando navegan por territorios desconocidos y por eso Pigafetta, remarcando la gran distancia a la que se encuentra España, menciona la presencia de señales indicadoras del fin del mundo como la mítica constelación de la Cruz del Sur, muy visible en el cielo antártico, o los dos misteriosos conjuntos de estrellas que recibirán rápidamente el nombre de “Nubes de Magallanes”. Como Piteas de Marsilia, el grieco que en la segunda del IV siglo A.C. viajó hasta Thule, al polo ártico, Pigafetta señala con extrañeza la diferente duración del día y de la noche:

El capitán general había determinado continuar su ruta al Sur hasta los 75° de latitud meridional, donde durante el estío no hay noche, o, al menos muy poca, como no hay día en el invierno.⁴⁵

Aún en la página de enero 1521 hay un elemento más interesante que se convertirá en un verdadero topos de la literatura de viajes al fin del mundo: es el funcionamiento de la tecnología.

Cuando la tecnología no responde al hombre significa que el viaje ha llegado a un punto en el que los instrumentos de navegación (la brújula) no obedecen más a las leyes del lugar del que han partido y se vuelven poco fiables y hasta peligrosos. Una reflexión parecida la había ya apuntado Colón en el diario del primer viaje.

⁴⁴ Pitea di Marsiglia, *Finis Terrae*, Palermo, Sellerio, 2006.

⁴⁵ Pigafetta, p. 216.

El 17 de septiembre de 1492, ya estando más allá de la mitad del océano, los marineros se dan cuenta de que la brújula no señala más la Estrella polar, sino que se desvía de la posición habitual, provocando la angustia en toda la tripulación. También en este caso es evidente cómo el viaje se ha adentrado en una dimensión desconocida, en un mundo nuevo. Colón se da cuenta de que la tecnología es inservible y que la experiencia acumulada tiene poco valor, por lo que se avanza a ciegas, siguiendo el vuelo de los pájaros.

En este mismo punto durante su travesía, Magallanes debe usar toda su experiencia para tranquilizar a sus marineros, aunque sabe que una vez superado el Estrecho, navegan a ciegas, teniendo que surcar el océano Pacífico sin que nadie lo haya hecho antes.

Las observaciones por las que en las grandes travesías en un cierto momento la tecnología no sirve, aparecen como un topos que se respetará en todas las narraciones de viajes extraordinarios, ya sean en el océano, en los desiertos y hasta en los viajes interestelares de la ciencia ficción, como por ejemplo *La guerra de las galaxias* (1977) de George Lucas.

En el relato de Pigafetta, el ingreso a este mundo fuera del tiempo y de la historia comienza en la desembocadura del río de la Plata, donde ya en 1516 el navegante español Juan Díaz de Solís había muerto a manos de los indios caníbales. El canibalismo, la fealdad de las mujeres de los gigantes patagónicos que tienen “le tette lunghe mezzo braccio”, muy diferentes a las mujeres encontradas por Colón en la paradisíaca isla de San Salvador, el gigantismo, la desnudez, los tatuajes, etc. todo son señales inequívocas de que el viaje se dirige hacia los confines de la geografía, a los confines de lo conocido y de la vida social.

La entrada de la expedición en un espacio sin historia tiene consecuencias trágicas: la nao Santiago naufragará no muy lejos de Puerto San Julián, aquí hay un intento de amotinamiento que Magallanes consigue solucionar a tiempo. Como resultado, dos comandantes son ajusticiados y se abandona a dos marineros. Más adelante, recién descubierto el Estrecho, la San Antonio huye y vuelve a España para ser los primeros en comunicar el descubrimiento de un paso entre los dos océanos.

En este lugar misterioso se manifiesta una fauna particular que será descrita por todos los navegantes que lleguen aquí posteriormente. Nos referimos, como hemos visto, a los pingüinos, el pájaro sin alas que se encuentra en las regiones antárticas y a los leones marinos.

En el relato de Pigafetta, que tuvo un éxito extraordinario y que de alguna manera inspiró la hazaña de Francis Drake, falta sin embargo toda referencia al mar helado, una experiencia que no tuvieron pero que será el rasgo distintivo e inquietante de la literatura antártica de siglos posteriores.

Emilio Salgari a Punta Arenas

Aunque Magallanes no vió hielo en el Estrecho, sí se lo encontraron los protagonistas de *La estrella de la Araucania*⁴⁶ (1906) novela escrita por Emilio Salgari quien junto a Julio Verne, establecen las bases de la novela de aventuras del siglo XX. Los dos tienen, en cualquier caso, una concepción diferente de la aventura: el francés narra hazañas arriesgadas donde se usa la tecnología y el italiano en vez de eso, se centra en los sentimientos de los hombres; el primero está imbuido del espíritu positivista que llevó a la construcción de la Torre Eiffel; el segundo proviene de la cultura del melodrama italiano, en el que el amor ocupa la mayor parte.

La estrella de la Araucania es una novela que tiene mucho que ver con la relación de Pigafetta. De cualquier manera en ella no aparecen los héroes más conocidos del escritor veronés como Sandokán o el Corsario Negro, sino dos pescadores valerosos, Piotre y Alonso, primos hermanos pero rivales por conseguir el amor de la hermosa Mariquita. Un enredo narrativo construido sobre una doble aventura: conquistar el corazón de una mujer mientras se lucha contra indios, huracanes y naturaleza antártica. Una rivalidad que termina en un duelo final sobre una gran placa de hielo, en un fascinante pasaje con icebergs que se empujan y chocan para dar a la última página un tono sombrío, triste.

La acción comienza en Punta Arenas en 1859, para después desarrollarse en las orillas del estrecho de Magallanes, entre la Tierra del Fuego y el Cabo de Hornos, teniendo a la vista las blancas soledades antárticas. Entre las aventuras se va intercalando lo que se sabía sobre la Tierra del Fuego, ya fuera real o fantástico, en la Italia de comienzos del siglo XX: la recogida del guano, la caza del cóndor, la presencia de las montañas de hielo flotantes (los icebergs) en el Estrecho, el

⁴⁶ Emilio Salgari, *La stella dell'Araucania*, (1906) trad. español *La estrella de la Araucania*, Madrid, Legasa, 1981.

miedo de los indios patagones, los esqueletos de las ballenas que son arrastrados por las corrientes de la isla de los Estados a Puerto Stokes, etc. Desde la primera página la naturaleza, la verdadera protagonista de la historia, presenta características excepcionales. Por ejemplo, el viento:

El estrecho empezaba a ser tortuoso y ofrecía, por consiguiente, más peligro. A derecha e izquierda se veían en confusión numerosos islotes que constituían una serie de pequeños canales, entre los cuales las grandes olas se batían con espantoso furor. Era aquel el paraje más difícil, temido de todos los navegantes porque allí es precisamente donde se desencadenan de improviso formidables huracanes que derriban de un golpe los más fuertes palos de las naves, si los marineros no hacen caer a tiempo las velas.⁴⁷

Una situación más terrible se describe cuando al entrar en el estrecho de Magallanes, la Quiqua, el mejor ballenero de los mares australes, se encuentra en medio del hielo. Dos icebergs caen uno sobre el otro, pero en vez de aplastar la Quiqua, en la que están Piotre, Mariquita y Papá Pardoe junto a toda la tripulación que va en ayuda de Alonso, los dos trozos de hielo se apoyan el uno en el otro, sin llegar a caer en el agua, formando un arco bajo el que pasa la embarcación. Al leer esta descripción se tiene la impresión de estar viendo el escenario de un teatro lírico donde sobre el telón de fondo se aprecia la siguiente escena: una embarcación que navega bajo un arco formado por dos montañas de hielo a punto de derrumbarse.

Naturalmente Salgari cita a Pigafetta, mejor dicho en el capítulo titulado *En medio de los hielos* hace todo un resumen del viaje de Magallanes, pero lo que lo acerca más al espíritu de la relación es el asombro de la naturaleza, la ansiedad del vacío y el sentimiento de aventura a cualquier precio, hasta el fin del mundo. En una novela anterior, *Al Polo austral en velocípedo*,⁴⁸ de 1895 el tema de los gigantes patagónicos es tratado en mayor profundidad. La acción comienza *in medias res*, en el medio de una discusión entre dos gentilhombres en el Círculo de la Sociedad Geográfica de Baltimore el 26 de octubre de 1892. Buscan el mejor modo para llegar al centro de la Antártida, ya sea en velocípedo o en un barco para navegar a lo largo del canal que desde el mar de Drake se adentra en el continente blanco, hasta llegar a las cercanías del polo y proseguir luego a pie.

⁴⁷ Emilio Salgari, *La estrella de la Araucania*, p.72.

⁴⁸ Emilio Salgari, *Al Polo australe en velocipede*, (1895)Milano, Fabbri Editore, 2002. No hemos encontrado la edición castellano, por eso la traducción es nuestra

La discusión termina en un desafío, que ambos interlocutores aceptan enseguida. Un desafío entre el emprendedor y moderno explorador estadounidense Wilkye, amante de los velocípedos y el prudente pero tenaz inglés Linderman, propietario de una cantera naval, quien piensa tener éxito en la empresa usando un barco a motor, el *Estrella Polar*. Un reto por lo tanto entre el velocípedo y el barco, entre los músculos de las piernas y las hélices, entre la voluntad de un atleta y los recursos de la mecánica de las embarcaciones a motor, entre la tierra y el mar, en definitiva, entre Emilio Salgari y Julio Verne, dos modos diferentes de entender la aventura. Es fácil saber quién ganará: los músculos de las piernas serán más potentes que los pistones del motor.

Este desafío en realidad anticipa el reto real que tendrá lugar diecisiete años más tarde entre el noruego Amundsen y el inglés Scott para conquistar la Antártida. La novela de Salgari es profética también en el modo en que presenta el viaje. De hecho, Amundsen utilizó perros y trineos y como ayudantes tuvo a los esquimales de Groenlandia. Scott por otro lado, comenzó el viaje con vehículos a motor que al final hicieron retrasar la marcha y tuvieron que ser abandonados. Con seguridad, el retraso de un mes en alcanzar el Polo fue debido al uso de los primitivos y molestos trineos motorizados, que Scott había llevado pensando que harían más rápido el trayecto.

El largo viaje del *Estrella Polar* hacia la Antártida ofreció a Salgari la posibilidad de alardear de sus conocimientos de historia y de geografía, por ejemplo poniendo en boca de sus protagonistas, Wilkye y Linderman, una conversación sobre la estatura real de los gigantes patagónicos.

—¿Y allí es donde viven los hombres más altos del mundo?— preguntó Bisby a Wilkye y a Linderman que miraban hacia la costa con los prismáticos.

—Sí— respondió el americano.

—¿Y será verdad que tienen esa altura descomunal? Me han dicho que los hombres blancos más altos que existen no les llegan ni a la cintura.

—Tonterías— dijo Linderman—. Fueron los primeros navegantes que los vieron quienes afirmaron eso, pero tuvieron que mentir sin duda alguna.

—¿Y por qué, señor Linderman?— preguntó Wilkye.

—Porque se ha demostrado que la estatura media de los patagones raramente supera los dos metros. Y es cierto que algunos navegantes han visto especímenes muy altos, como es el caso de Falkner, que en 1740 encontró uno que medía 2,33 metros o Mayne y Cunningham que vieron a otro de 2,88 metros, pero esto son excepciones.

—Y aun así, señor Linderman, creo que los patagones durante un tiempo fueron gigantescos y que incluso otras tribus indígenas debían de tener una altura insólita. Los

navegantes Le Maire y Schouten, que visitaron la Patagonia en 1615, afirmaron haber encontrado esqueletos humanos de 11 pies de altura, unos tres metros y medio.

—¿Lo creéis?

—Oh, no han sido solamente ellos los que han visto esqueletos así de monstruosos. Halmas, que recorrió Perú en 1515, vio huesos humanos de una longitud excesiva pero que, según él, debían pertenecer a una época muy remota; Gnetil vio esos huesos en 1715 y corroboró su existencia; Acosta, que estuvo en Méjico en 1588, encontró esqueletos gigantes y los mejicanos presentaron a Cortés tibias y calaveras enormes.

—Entonces, habrá que creerlo— dijo el inglés—, tiene que haber estado habitada por una tribu de gigantes.⁴⁹

Como se ve, las páginas de Salgari son un enlace entre los cronistas de las Indias y la novela de aventura del siglo XX. Una aventura que aún no ha terminado.

⁴⁹ Al polo australe in velocipede, p.33.