

Presentación de *Entre los archivos II*

Quizás debería comenzar con una reflexión personal. Ha pasado apenas un año y un par de meses desde que se publicó el primer tomo de *Entre los archivos* y, si bien ha transcurrido poco tiempo, ha sido un periodo marcado por eventos importantes. Aun así, en medio de todo esto, me propuse la tarea de publicar un segundo tomo. El libro salió a la venta durante los primeros días de julio de 2025 y rápidamente se posicionó entre los más vendidos ese mismo mes y los venideros, lo cual obviamente me llenó de alegría. Fue un hermoso suceso esa gran recepción de mi primer libro.

En los meses siguientes di una enorme cantidad de entrevistas y participé en diferentes medios para promocionar el libro; algo que, a juzgar por el éxito de este, funcionó muy bien. Lamentablemente, y en paralelo a toda esta vorágine, comencé a manifestar un problema de salud que quizás llevaba años latente.

A mitad de agosto y después de intensas semanas, me fui a New York a grabar mi programa de viajes *Entre paisajes*. Fue una experiencia increíble, pero el calor insoportable me gatilló la pérdida de visión parcial de un ojo. Al volver a Chile, el oftalmólogo que me revisó no encontró nada, pero me derivó a un neurooftalmólogo. El diagnóstico fue claro: neuritis óptica. El problema no estaba en el ojo, sino en los nervios y neuronas que lo conectan con el cerebro. Se me pidió una resonancia magnética que confirmó el cuadro al revelar que tenía lesiones en la mielina, además de la cubierta que protege las neuronas y controla su flujo eléctrico.

Mi diagnóstico fue esclerosis múltiple: una enfermedad del cerebro y sistema nervioso central que no tiene cura. La llaman “la enfermedad de las mil caras”, ya que este error eléctrico puede manifestarse de infinitas formas; en mi caso, golpeó primero con la pérdida de visión.

No quiero ahondar más en la enfermedad, sino comentar que, junto con la felicidad de publicar mi primer libro, vino esta noticia, y vivir con una enfermedad irreversible es un proceso doloroso.

Por si fuera poco, ese año también se vio marcado por un hecho doloroso. Mi madre, que padece de un Alzheimer muy avanzado, justo en ese periodo pasó de ser una persona con algo de funcionalidad a perderla por completo. Esto derivó en mudanzas de urgencia, muchos exámenes médicos y, por supuesto, intensas complicaciones familiares.

También hubo buenas noticias: *Entre paisajes* alcanzó los cien mil subscriptores, meta no menor para un canal de YouTube. Sumado a todo lo anterior —entre promoción del libro, exámenes médicos míos, los de mi mamá, la grabación y edición de *Entre paisajes* y los otros trabajos que realizo en *Tomas va a Morir* (sus funciones de teatro y *Neverland live show*, que hacíamos en esa época)—, apareció una oferta inesperada. Desde el canal Chilevisión se contactaron conmigo para invitarme a participar como jurado del programa de concursos *¿Cuánto vale el show?*, que décadas atrás fue un ícono de la televisión chilena. Lamentablemente era un trabajo a tiempo completo, lo que me obligaba a dejar alguno de mis proyectos, entre los cuales el menos compatible era el programa de viajes. Me dio mucha pena, porque conocer el mundo y poder grabarlo es una de las cosas que más felicidad me han dado en el último tiempo.

¿A qué voy con todas estas anécdotas? Que mientras sucedía todo esto, me propuse la misión de escribir el segundo tomo de *Entre los archivos*. Y si ustedes están leyendo estas palabras, quiere decir que lo logré.

Debo reconocer que el esfuerzo para terminar este ejemplar fue bastante mayor que en el anterior, sobre todo por la falta de tiempo. Aun así, creo que el resultado es fantástico, pues ha conseguido nuevamente reunir increíbles curiosidades y relatos

de procesos históricos, lugares, fenómenos geográficos y grandes personajes. Además, este tomo incluye algo novedoso que me apasionó mientras investigaba: el análisis teórico-político de algunas de las más grandes franquicias del mundo *geek*.

Cada una de estas historias me parece fascinante y entretenida. Ojalá que para ustedes, a medida que vayan recorriendo estas páginas, también lo sean.

Este segundo tomo cambia la palabra TikTok del título por YouTube. En el primero, las historias recopiladas eran una selección de videos publicados en TikTok entre los años 2023 y 2025. En este, además de incluir historias de esos mismos videos, se suman otras inspiradas en la versión YouTube de *Entre los archivos*, así como personajes e historias surgidas directamente de los viajes para mi canal *Entre paisajes*.

A pesar de estas pequeñas diferencias, el objetivo en las dos entregas es el mismo: llevar a ustedes historias asombrosas sobre países, conflictos armados, geografía, exploraciones e increíbles personajes que ayudaron a construir el mundo tal como lo conocemos hoy. Por lo tanto, antes de comenzar con su lectura, los saludo y les agradezco por haberse hecho de este libro, y espero que cada uno de los capítulos acá escritos les regale algún granito de conocimiento, entretenimiento o de ambos.

ALEJANDRO BARROS DE LA CRUZ
Santiago, septiembre de 2026.



En este código QR podrás encontrar mi canal de YouTube “Entre los archivos”, donde se alojan los videos que complementan los tópicos de este libro.

I

Viajes y exploraciones



1. Magallanes: la expedición que convirtió el planeta en un solo mundo

A comienzos del siglo **xvi** las especias eran uno de los productos más valiosos del planeta. El clavo de olor, la nuez moscada y la pimienta no solo servían para cocinar, sino también para conservar alimentos, fabricar medicinas y elaborar perfumes; sin embargo, estas solían alcanzar precios tan elevados en Europa que algunas valían oro. Además, por lo menos para España, había un gran problema: casi todas estas especies provenían del Lejano Oriente, en especial de las islas Molucas, actualmente Indonesia, y las rutas comerciales que conectaban Europa con Asia estaban dominadas por comerciantes árabes y, cada vez más, por el reino de Portugal.

La geopolítica del siglo **xvi** podía resumirse de manera muy sencilla: quien controlara las rutas comerciales dominaría la riqueza y quien controlara la riqueza haría lo mismo con la guerra. El Tratado de Tordesillas de 1494 fue el responsable de dividir el mundo entre españoles y portugueses mediante una línea imaginaria trazada sobre el océano Atlántico. Portugal había recibido la ruta oriental para llegar a Asia bordeando África y ya controlaba buena parte del comercio del océano Índico, mientras que España buscaba desesperadamente una alternativa que le permitiera acceder a las riquezas de Oriente.

En este contexto apareció Fernando de Magallanes, un marino portugués veterano de las campañas en la India y el sudeste asiático, que estaba convencido de la existencia de un paso marítimo al sur del continente americano que conectara el océano Atlántico con el mar del Sur, nombre con el que entonces se conocía al Pacífico. Magallanes presentó inicialmente su

proyecto al rey Manuel I de Portugal, pero este rechazó financiar una expedición que consideraba innecesaria, ya que Portugal poseía una ruta segura hacia Asia bordeando África y no tenía interés alguno en invertir enormes cantidades de dinero para buscar otra.

Magallanes, entonces, tomó una decisión extraordinaria para la época: abandonar el servicio de su propio país y ofrecer su proyecto a la Corona española. El joven Carlos I aceptó financiar la expedición con la esperanza de encontrar una ruta occidental hacia las Molucas y demostrar que aquellas islas pertenecían a la mitad española del mundo según el Tratado de Tordesillas.

El 20 de septiembre de 1519 cinco naves y aproximadamente 239 tripulantes y marineros zarparon desde el puerto de Sanlúcar de Barrameda rumbo a lo desconocido. La Trinidad, la San Antonio, la Concepción, la Santiago y la Victoria transportaban marineros españoles, portugueses, italianos, franceses, alemanes y griegos. El objetivo oficial consistía en alcanzar las islas de las especias, pero ninguno de sus integrantes imaginaba que estaban a punto de protagonizar la primera vuelta al mundo de la historia.

Los problemas comenzaron incluso antes de abandonar América. Muchos oficiales españoles desconfiaban profundamente de Magallanes por su origen portugués y sospechaban que priorizaría los intereses de Lisboa sobre los de Castilla. La tensión aumentó durante la travesía y terminó explotando durante el invierno austral de 1520, cuando la expedición se refugió en la bahía de San Julián, actual Patagonia argentina. Allí, varios capitanes se amotinaron y exigieron regresar a Europa, convencidos de que el supuesto paso para llegar a Asia simplemente no existía.

La respuesta de Magallanes fue contundente. Uno de los líderes del motín fue ejecutado, otro abandonado en aquellas costas deshabitadas y los sobrevivientes fueron perdonados únicamente porque cada marinero resultaba indispensable para continuar el viaje. La expedición había resistido su primera gran amenaza, aunque pocos meses después perdería la nave

Santiago durante una tormenta y continuaría solo con cuatro embarcaciones.

Finalmente, en octubre de 1520, tras meses navegando hacia el sur y cuando muchos comenzaban a pensar que el continente americano se extendía hasta el Polo Sur, los exploradores encontraron un complejo laberinto de canales y montañas que parecía conducir hacia el oeste. Durante más de un mes navegaron entre glaciares, corrientes y estrechos pasos hasta alcanzar un nuevo océano. Habían encontrado el paso que hoy conocemos como estrecho de Magallanes.

Al otro lado se extendía una inmensidad completamente desconocida para los europeos. Sus aguas parecían tranquilas y Magallanes decidió bautizarlo como océano Pacífico, una decisión irónica considerando que la travesía posterior sería probablemente una de las experiencias más duras de toda la historia de la navegación.

Durante más de tres meses la expedición navegó sin encontrar alimentos ni agua potable. El escorbuto destruyó las encías de los marineros, las reservas desaparecieron y los hombres terminaron alimentándose de cuero hervido, serrín e incluso ratas, cuyo precio llegó a dispararse en los barcos. Cuando finalmente alcanzaron las islas Marianas y posteriormente Filipinas, la tripulación se encontraba completamente agotada y muy disminuida respecto de la expedición que había partido de España casi dos años antes.

2. El Titanic y sus mitos

Pocas tragedias han marcado tanto la historia de la navegación como el hundimiento del RMS Titanic. Más de un siglo después, su nombre sigue siendo sinónimo de desastre, aunque gran parte de lo que se cree sobre aquella noche mezcla hechos reales con mitos que el cine y la cultura popular han ayudado a difundir.

Para su época, el Titanic era el transatlántico más grande y lujoso jamás construido. Pertenecía a la compañía White Star Line y representaba el máximo desarrollo de la ingeniería naval de comienzos del siglo xx. Medía casi 270 metros de eslora, desplazaba más de 46 000 toneladas y estaba diseñado para transportar a más de 2200 personas entre pasajeros y tripulación.

Su viaje inaugural comenzó el 10 de abril de 1912 desde Southampton, Inglaterra, con destino a Nueva York. Tras hacer escalas en Cherburgo, Francia y Queenstown —actual Cobh— en Irlanda, inició la travesía del Atlántico Norte con más de dos mil personas a bordo.

La noche del 14 de abril, cuando navegaba a gran velocidad por una zona donde otros barcos habían informado de la presencia de hielo, los vigías divisaron un *iceberg* directamente frente al buque. Apenas hubo tiempo para reaccionar. La maniobra evitó un impacto frontal, pero el costado de estribor rozó el *iceberg*, con lo cual se abrieron varias vías de agua bajo la línea de flotación.

El Titanic había sido diseñado para mantenerse a flote con hasta cuatro compartimentos inundados. El problema fue que el choque dañó al menos seis. El agua comenzó a pasar de un

lado a otro como si rebalsara una serie de recipientes conectados. Poco después quedó claro que el barco estaba condenado.

A las 2:20 de la madrugada del 15 de abril de 1912, apenas dos horas y cuarenta minutos después del impacto, el Titanic desapareció bajo las aguas del Atlántico. Murieron alrededor de 1500 personas y sobrevivieron poco más de 700, lo que hizo de esta tragedia uno de los peores desastres marítimos en tiempos de paz.

Ahora bien, alrededor del Titanic también surgieron numerosas historias que con el tiempo adquirieron categoría de verdad absoluta, aunque muchas de ellas no resisten un análisis histórico. Uno de los mitos más difundidos sostiene que los pasajeros de tercera clase fueron encerrados deliberadamente para impedirles acceder a los botes salvavidas mientras la primera clase escapaba.

La realidad fue bastante más compleja. Es cierto que existían puertas y rejas que separaban las distintas clases, pero no habían sido instaladas para impedir una evacuación. Las leyes sanitarias de Estados Unidos exigían separar físicamente a los pasajeros de tercera clase para evitar la propagación de enfermedades entre inmigrantes y viajeros de primera clase durante la travesía.

Durante el naufragio muchas de esas barreras fueron abiertas por la tripulación. El verdadero problema fue otro: la enorme complejidad del barco. Los pasajeros de tercera clase ocupaban los niveles inferiores y muchos simplemente no conocían el camino hacia las cubiertas superiores. Mientras los oficiales organizaban la evacuación de primera clase, cientos de personas quedaron desorientadas recorriendo pasillos y escaleras sin encontrar la salida. A esto se sumaron las dificultades del idioma, ya que muchos eran inmigrantes que apenas hablaban inglés.

Las estadísticas muestran que la tasa de supervivencia de tercera clase fue considerablemente menor que la de primera clase, pero la principal explicación fue la combinación de ubicación, tiempo disponible y falta de información, más que un encierro deliberado.

Otro episodio convertido en leyenda es el de los músicos que continuaron tocando mientras el barco se hundía, aunque en este hay mucho de verdad.

La orquesta del Titanic estaba formada por ocho músicos dirigidos por Wallace Hartley. Desde que comenzó la evacuación permanecieron interpretando distintas piezas musicales con el objetivo de mantener la calma y evitar el pánico entre los pasajeros. Y a pesar de que tocaron solo durante la primera mitad de la emergencia —cuando aún había una superficie seca donde pararse—, su mito se vio reforzado por el hecho de que ninguno de ellos sobrevivió.

Lo que nunca ha podido demostrarse con certeza es cuál fue la última melodía que interpretaron. Durante décadas se popularizó la idea de que fue el himno religioso “Nearer, My God, to Thee” (“Más cerca, Dios, de ti”), gracias a numerosos testimonios posteriores y a las adaptaciones cinematográficas. Sin embargo, otros supervivientes afirmaron haber escuchado una pieza distinta, posiblemente un vals llamado “Songe d’Automne”. Es probable que nunca se sepa con certeza cuál fue la última canción, pero sí existe consenso en que los músicos permanecieron tocando prácticamente hasta el final.

También suele afirmarse que el Titanic era considerado “insumergible”. En realidad, la compañía White Star Line nunca utilizó oficialmente esa expresión en su publicidad. Fueron algunos periódicos y revistas de la época quienes comenzaron a describirlo como un barco “prácticamente insumergible” debido a sus compartimentos estancos y a las innovaciones de su diseño. Tras el naufragio, esa frase quedó asociada para siempre al Titanic como símbolo del exceso de confianza en la tecnología.

La investigación posterior reveló numerosas fallas que individualmente quizá no hubiesen provocado una tragedia, pero juntas resultaron catastróficas. El Titanic llevaba botes salvavidas para poco más de la mitad de las personas a bordo porque la legislación vigente calculaba el número de botes según el tonelaje del barco y no según la cantidad de pasajeros. Además, muchas embarcaciones fueron lanzadas parcialmente vacías durante la evacuación debido a la falta de entrenamiento y coordinación.

Las comunicaciones también mostraron graves deficiencias. El operador de radio del Californian, un barco que se encontraba relativamente cerca, había apagado su equipo durante la noche y nunca recibió las llamadas de auxilio del Titanic. Por el contrario, el Carpathia, que sí mantenía un operador de radio activo, recibió el mensaje de emergencia y logró rescatar a los supervivientes, aunque llegó cuando el Titanic ya había desaparecido.

Como consecuencia directa del desastre, en 1914, varias potencias marítimas firmaron el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, conocido por sus siglas en inglés SOLAS (*Safety of Life at Sea*). Este acuerdo, que continúa vigente en la actualidad con sucesivas actualizaciones, se convirtió en la norma internacional más importante sobre seguridad marítima.

Gracias al SOLAS, todos los buques de pasajeros deben disponer de suficientes botes salvavidas para todas las personas a bordo, realizar simulacros periódicos de evacuación, mantener equipos de radio operativos las veinticuatro horas del día, cumplir estrictas normas de construcción y navegación, y respetar sistemas internacionales de vigilancia sobre la presencia de hielo en el Atlántico Norte. De hecho, tras el hundimiento del Titanic también se creó la Patrulla Internacional del Hielo, encargada hasta hoy de monitorear los *icebergs* que descienden desde Groenlandia y advertir a los barcos sobre su ubicación.

Y Jack, ¿entraba en la tabla?

Verá, siempre llevo todo cuanto necesito: aire en mis pulmones y unas hojas de papel en blanco. Me encanta despertarme por la mañana sin saber lo que va a ocurrir, a quién conoceré o dónde me llevará la vida. Hace unas noches dormía bajo un puente y ahora estoy aquí, en el buque más grande del mundo bebiendo champán con personas distinguidas. Creo firmemente que la vida es un regalo y no pienso desperdiciarla. Nunca se sabe qué cartas te repartirán la próxima vez. Aprendes a aceptar la vida tal como viene. Así, cada día cuenta.

Jack Dawson.

Mundialmente famoso se ha hecho el debate sobre si Jack, el protagonista de la película *Titanic*, entraba o no en la tabla, junto a su amada Rose, lo que le hubiera permitido sobrevivir; sin embargo, la respuesta no es de carácter pragmático, sino artístico. La respuesta del director, James Cameron, fue taxativa: “El guion dice que Jack muere, y así tiene que ser”.

Lo que sucede se enmarca en el concepto de desarrollo de dos personajes: Jack, un personaje que ama la vida y disfruta cada momento; y en el otro extremo, Rose, una joven mujer que no tolera la suya, tanto así que, en la escena en que se conocen, ella planeaba terminar con su sufrimiento saltando sobre la borda a las gélidas aguas del norte.

Ambos personajes se enamoran, aprenden del otro y evolucionan; conocen el amor a la vida y el sacrificio, tanto así que, al acercarse el final del largometraje, Rose se ha convertido en una mujer determinada a sobrevivir incluso más allá de sus fuerzas, mientras que Jack entendió que el verdadero amor es sacrificar lo que más se ama. Si Jack hubiera sobrevivido, toda esa evolución narrativa perdería sentido. Su decisión dejaría de ser un sacrificio para convertirse simplemente en otro intento por salvarse. La historia exige que entregue aquello que más valoraba antes de conocer a Rose: su propia vida. Solo así el desenlace completa la transformación de ambos personajes y da sentido al viaje que recorrieron juntos.