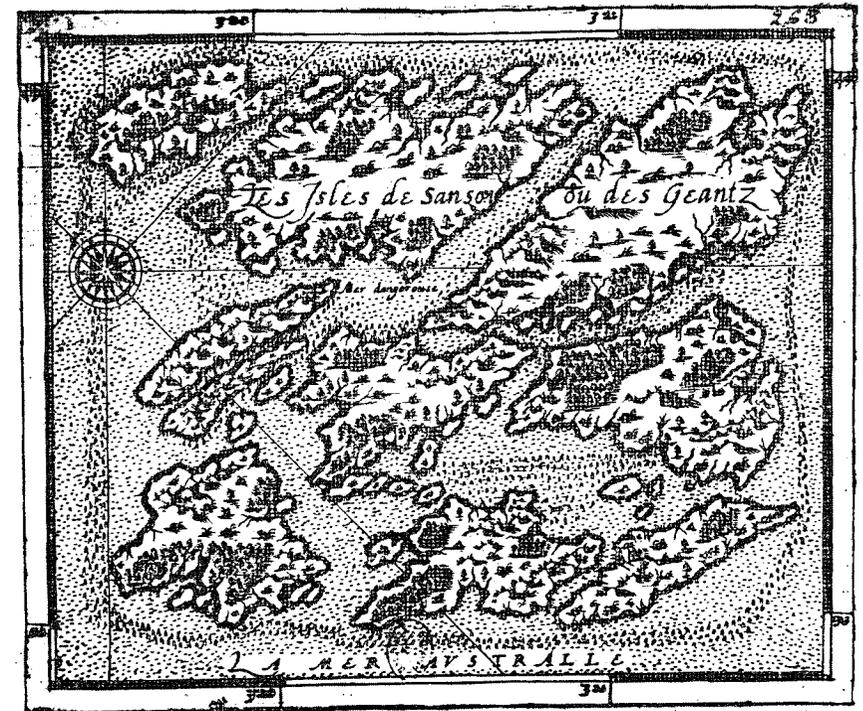


ROLANDO A. LAGUARDA TRIAS

C. de la Academia de Marinha de Lisboa, del Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro,
de la Real Sociedad Geográfica de Madrid, etc.

NAVE ESPAÑOLA DESCUBRE LAS ISLAS MALVINAS EN 1520



 **UM** | **CEDEI**
UNIVERSIDAD DE MONTEVIDEO | CENTRO DE DOCUMENTACION
Y ESTUDIOS DE IBEROAMERICA

Montevideo
Uruguay
1983

ROLANDO A. LAGUARDA TRIAS

C. de la Academia de Marinha de Lisboa, del Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro,
de la Real Sociedad Geográfica de Madrid, etc.

**NAVE ESPAÑOLA DESCUBRE
LAS ISLAS MALVINAS EN 1520**



**Montevideo
Uruguay
1983**

RL500637

910.9
LA6n
ej. 5

OFRENDA

El tema que va a desarrollarse en las páginas que siguen, interesa a todo el mundo, especialmente a los americanos, incluso a los de lengua no hispana, y para los uruguayos, vinculados desde los orígenes a los argentinos por estrechos lazos afectivos, es asunto casi propio.

No hay que olvidar que desde Montevideo, sede del apostadero naval español del Río de la Plata, partieron las naves que abastecían a las islas Malvinas, cuando eran españolas, y desde Montevideo zarpó, en 1770, la expedición española de Juan Ignacio Madariaga que desalojó a los ingleses del archipiélago donde, por primera vez, se habían instalado sorpresivamente.

Nadie se sorprenda, pues, de que un uruguayo ofrezca, en gesto fraterno, a la Argentina las pruebas históricas que consolidan su inalienable derecho a la soberanía del archipiélago atlántico austral.

Confío en que este trabajo al fundamentar históricamente la autenticidad del descubrimiento español de las islas Malvinas proporcione una base más firme a los derechos de Argentina, heredados de los de España y favorezca la unión de todos los americanos.

Si Bolívar y San Martín lucharon, en la hora de la emancipación por la unión de América hispana, los uruguayos, con arraigada y decidida vocación americanista, siempre estamos dispuestos a apoyar toda iniciativa tendiente a consolidar la unión de todo el continente.

El destino ha querido que llegaran a mis manos las pruebas documentales de que el archipiélago malvinense fue descubierto por nave de España en temprana hora y he aprovechado esta coyuntura para divulgar tales noticias.

No me arredra que puedan continuar siendo ciertas las palabras de Carlos Vaz Ferreira acerca de que "toda investigación original y propia en estos medios es una forma de heroísmo" (*Moral para Intelectuales*, Montevideo, 1920-1927, pág19). Como no es la primera vez que emprendo trabajos de investigación, sé que no cuento más que con mi sola iniciativa. Ello explica que, pese al interés del tema, me haya visto compelido, a costear esta reducida edición, para no demorar innecesariamente la difusión de estas novedades y poner en claro la verdad sobre este asunto.

Cuando M. Roger Hervé me envió desde la Biblioteca Nacional de París, donde desempeña funciones de conservador honorario en el Departamento de Cartas y Planos, su documentado estudio *Découverte fortuite de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande par des navigateurs portugais et espagnols entre 1521 et 1528* (París, Bibliothèque Nationale, 1982) me abrió las puertas de la investigación sobre el tema del descubrimiento de

las islas Malvinas, detenido desde sus comienzos por falta de pruebas documentales. M. Hervé es, por ello, merecedor del reconocimiento de todos los historiadores pues no sólo ha hecho avanzar a la ciencia en el tema titular de su estudio, sino que, de paso, ha revelado datos inéditos, cuyo desconocimiento había frenado hasta el presente la solución del descubrimiento del archipiélago.

No debo tampoco ocultar que M. Hervé ha identificado correctamente y sin vacilaciones las islas de Sansón "ou des Géants" del mapa regalado a fr. André Thevet —pieza clave de este estudio— con las islas Malvinas y que según el texto del manuscrito de Thevet, corresponden a un mapa levantado por componentes de las naves de Magallanes.

En caso de aceptarse las afirmaciones que anteceden no harían falta más argumentos para dar los hechos por probados.

Sin embargo, como entre la fecha atribuida a la confección del mapa (1520) y la del manuscrito de Thevet (1586) media un intervalo de sesenta y seis años, este lapso resulta demasiado largo para aceptar, sin otras pruebas, los hechos mencionados por el franciscano. Se impone, pues, un estudio crítico para averiguar la certeza de las afirmaciones antedichas.

Quiero destacar que pedí autorización al distinguido historiador francés para publicar la parte de su trabajo relativa a este estudio y habiéndome concedido amablemente el permiso solicitado agradezco por intermedio de estas líneas su gentileza y generosidad. Insisto en que no persigo con este estudio otra finalidad que la de poner en claro la verdad histórica; no me he propuesto redactar un alegato histórico-jurídico sino efectuar la reconstrucción de aquella parte del pasado que proporcione al lector el conocimiento de lo ocurrido, en un campo en que intereses políticos y diplomáticos han contribuido, a veces, a deformar la visión histórica.

Es, pues, bien limitado el campo de este estudio y no haré el menor intento por salir fuera del tema.

Quien desee ampliar el conocimiento de la historia de las Malvinas con posterioridad al verdadero descubrimiento debe recurrir a otros libros. Los hay muy buenos y recomiendo los siguientes que reputo básicos:

- Julius Goebel, *The struggle for the Falklands Islands*, Yale University Press, New Haven, 1927 (Hay traducción castellana con el título de *La Pugna por las Islas Malvinas*, Buenos Aires, Servicio de Informaciones navales, 1950).
- Paul Groussac, *Las islas Malvinas*, Buenos Aires, 1936.
- Manuel Hidalgo Nieto, *La cuestión de las Malvinas*, Madrid, 1947.
- Ricardo R. Caillet-Bois, *Una tierra Argentina — Las Islas Malvinas*, Buenos Aires, 1948.
- Laurio H. Destefani, *El descubrimiento de las islas Malvinas*, Com. Rivadavia, 1979; 2ª edición, Buenos Aires, 1981.
- Laurio H. Destefani, *Las Malvinas en la época Hispana (1600-1811)*, Buenos Aires, 1981.

Montevideo, 19 de abril de 1983.

Capítulo I

ESTADO DE LAS INVESTIGACIONES

El método seguido por los historiadores ha consistido en examinar, a partir de las primeras expediciones que llegaron al sur argentino, a cual de ellas puede atribuirse fundadamente el descubrimiento.

Se han estudiado los relatos originales de todos esos viajes para comprobar si contienen elementos que proporcionen la convicción de haber alcanzado, visto o tocado en alguna de las islas del archipiélago malvinense.

Pasar revista a las opiniones e hipótesis de cada uno de los investigadores que han abordado y estudiado el asunto sería tarea larga y fatigosa, viciada, además, de inútiles repeticiones e inevitables olvidos.

Para tener una idea clara del estado actual de las investigaciones es preferible partir de las primeras expediciones que llegaron a las regiones australes del Atlántico y ver lo que al respecto han averiguado los tratadistas más solventes.

Cuando Groussac, en 1936, publicó su libro *Islas Malvinas* estudió en él críticamente la posibilidad de que las expediciones de Vespucci en 1502 y la de Magallanes en 1520 pudieran haber descubierto el archipiélago atlántico situado frente a las costas argentinas del sur. Consideró que solamente a las expediciones antedichas podía atribuirse el cuestionado descubrimiento y estudió las posibilidades de cada caso.

Se limitó Groussac, en cuanto al viaje de Vespucci, a tomar únicamente en cuenta la *Lettera* del florentino y se vio conducido a declarar que "o la carta es obra de un falsario, cosmógrafo o piloto de salón que jamás ha hecho la navegación que describe" ⁽¹⁾ o bien Américo Vespucci es el hombre que ha escrito los errores enormes del documento, y cita, entre los que se refieren únicamente al caso en cuestión, el haber navegado con tierra a la vista hasta los 32° de latitud Sur donde la Osa Menor había desaparecido y la Osa Mayor veíase apenas sobre el horizonte. Comenta Groussac que Humboldt ya había hecho notar que esta situación correspondería, no a 32° Sur, sino a menos de 26° de latitud austral.

Agrega Groussac que el autor de la *Lettera* es, por otra parte, tan poco consciente de sus pretendidas observaciones que nos dice, en la página siguiente, cuando se han vuelto a poner en camino hacia el Jaloque

(1) *Las Islas Malvinas*, Buenos Aires, 1936, pág. 73. En el *Hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502* (Montevideo, 1982) he llegado a idénticas conclusiones que Groussac tras un estudio crítico de la correspondencia epistolar vespuciana, pero he preferido reproducir los pasajes de Groussac quien llegó antes a idénticos resultados aunque sin emplear otros argumentos que los derivados del sentido común.

o sureste: “navegamos tan lejos, que nuestra latitud austral era de 52°, de manera que no veíamos más las dos Osas (*nec minoris ursae nec majoris*)”. ¡Hacia mucho tiempo que no podían ver la Osa Mayor y todavía mucho menos la otra! Expresa el historiador franco argentino que se hallaban entonces (3 de abril) “a 500 leguas el S.E.” del puerto arriba nombrado (2) y, en fin, que en este lugar y en este momento “que era invierno en estos parajes, las noches duraban quince horas”. Hay incompatibilidad, concluye Groussac. “Si habían navegado 500 leguas (españolas o portuguesas, de 17 ½ al grado) hacia el S.E., desde el 26°, no se hallaban más que a 46° de latitud austral. Por otra parte, la indicación sobre la longitud de la noche es aún más absurda. Humboldt (3) hace notar que aquella duración correspondería para el 7 de abril, a la latitud austral de 72° 13' y no tenemos necesidad de observar que el 7 de abril no es invierno sino principio de otoño.” (4)

Adoptando la estimación más común —continúa diciendo Groussac— o sea la distancia recorrida al S.E. desde la última permanencia en la costa meridional del Brasil, caeríamos en pleno Atlántico sur, a unas 200 leguas al norte de Nueva Georgia, a más de 300 al este-noreste de las islas Falkland. Es allá pues, precisamente —o vagamente— donde el autor de la carta señala no una isla ni un archipiélago de islotes, sino una tierra larga, “áspera e inculca, que él ha costeado por espacio de veinte leguas”. Ante la imposibilidad de determinar plausiblemente cual es esta tierra fantástica, Humboldt se limita a decirnos que en la historia de la geografía es prudente no querer explicarlo todo. Acaso —comenta Groussac— sería más juicioso aún no querer aceptarlo todo.

Y sin embargo —continúa Groussac— a pesar de lo que acabamos de escribir, nos tienta un ensayo de explicación, una simple conjetura que damos sólo como tal, sin asignarle más importancia que la conveniente. Bastaría una palabra cambiada en el texto —el suroeste en lugar del sureste o, según la terminología entonces usual, el *libeccio* puesto en lugar del *scilocco*— para que el sentido apareciera claro y lógico. Después de habernos dado, como causa de la expedición, la búsqueda de un pasaje al oeste, se nos muestra que los capitanes y pilotos enviados a este efecto, dejan de súbito de costear el continente para alejarse, lanzándose sin rumbo hacia el sureste. Pensamos que el cambio propuesto proporciona la única interpretación racional, que gracias a la navegación costera continuada hacia el suroeste, explicaría de modo bien simple la “tierra áspera e inculca, costeada por espacio de veinte leguas” en los acantilados de la Patagonia. Hasta aquí Groussac.

Si el lector compara los pasajes recién transcritos y comentados con las conclusiones a que llegué en el *Hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502*, (5) comprobará que las hipótesis de Humboldt y Groussac adquieren gran consistencia y confirman que Vespucci sólo alcanzó las costas barrancosas de la Patagonia en 45° Sur.

(2) Se refiere a Cananor, en el Brasil (latitud: 25° Sur).

(3) Humboldt, *Examen critique de l'Histoire de la Géographie du Nouveau Continent*, París, tomo V, pág. 21.

(4) Las Islas Malvinas, pág. 73 y 74. Aunque parezca temerario enmendar a Humboldt, nuestros cálculos indican que la noche de 15 horas corresponde a 65° sur.

(5) Laguarda Trías, ob. cit., págs. 125-129.

Por su parte el Contraalmirante Laurio H. Destéfani, jefe del departamento de estudios histórico navales de la armada argentina, tras los resultados de los estudios del Vicealmirante argentino Ernesto Basílico y del capitán de corbeta español Roberto Barreiro Meiro, sostiene que “Vespucio no llegó a 50° S. sobre nuestra costa patagónica”. (6)

Por tanto, de acuerdo al estado de las investigaciones, no puede atribuirse de ninguna manera a Vespucci el descubrimiento de las islas Malvinas.

Pasemos ahora a considerar la posibilidad de atribuir a la expedición siguiente en el orden del tiempo, que fue la de Hernando de Magallanes, el descubrimiento del archipiélago malvinense.

En mi estudio *El Hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502* he expuesto los pormenores del viaje de Magallanes (7) hasta el puerto de San Julián (latitud: 49° 15' 35" sur) donde entró el 31 de marzo de 1520 y permaneció hasta el 24 de agosto del mismo año; a fin de no incurrir en inútiles repeticiones remito al lector a dicha obra.

Interesa destacar que en ninguno de los relatos del viaje (8) ni en los derroteros aparece mención alguna acerca del hallazgo de las Malvinas.

Groussac olvidándose de que el silencio de los documentos no es prueba suficiente para descartar un hecho, se atreve a concluir que “sólo el silencio de los pilotos constituiría una prueba casi suficiente en contra de la realidad del descubrimiento. En el curso de este memorable y dramático viaje alrededor del mundo, en el que se recorrieron centenares de islas, no hay ni un solo grupo entrevisto al pasar que no sea mencionado en el libro de a bordo, con el nombre que le fue impuesto por Magallanes o sus sucesores”. (9)

Con esta consideración, elimina Groussac los derechos de España a la prioridad del descubrimiento.

Si Groussac hubiera tenido en cuenta la cartografía del viaje de Magallanes, sus conclusiones habrían sido muy distintas.

Hubiera podido comprobar, en contra de sus aseveraciones, que los topónimos impuestos por Magallanes en la costa atlántica del sur y no mencionados en los relatos del viaje, aunque sí en las cartas náuticas posteriores son numerosos; entre los omitidos en los relatos cabe mencionar al cabo de Santo Domingo, cabo de Marco, río Cananor, tierra de Marco, bahía o río de los Trabajos, río de Juan Serrano. (10)

(6) Laurio H. Destéfani, *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur*, Buenos Aires, 1982, pág. 39.

(7) Ob. cit., capítulos X y XI, págs. 147-184.

(8) Por haber incurrido en omisiones respecto a las fuentes del viaje de Magallanes en *El Hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502* (pág. 164, nota 10) se inserta a continuación la lista completa: Antonio Pigafetta, *Viaje alrededor del Mundo*, Madrid, 1922; carta de Maximiliano Transilvano (Navarrete, *Colección de los viajes que hicieron por mar los españoles desde el siglo XV*, Madrid, 1837, t. IV, págs. 249-284); *Diario de Francisco Albo* (Navarrete, ob. cit., t. IV, págs. 209-247); *Roteiro del piloto genovés* (*Collecção de notícias de la Academia de Ciências de Lisboa*, 1826, t. IV, págs. 147-176; relación de Ginés de Mafra (*Libro que trata del descubrimiento del estrecho de Magallanes*, Real Sociedad Geográfica, Madrid, 1920, págs. 183-212); relato de Vasco Gómez Gallego (José Toribio Medina, *Colección Diplomática de Chile*, 1888, t. II); *Roteiro anónimo de Leyden* (M. de Jong, *Um roteiro inédito de Circunnavegação de Fernão de Magalhães*, Coimbra, 1937).

(9) Groussac, *Las Islas Malvinas*, pág. 77.

(10) Laguarda Trías, *El Hallazgo del Río de la Plata*, págs. 167-183.

Pero el dato que nos interesa en este caso y que figura en todas las cartas españolas posteriores al viaje de Magallanes, es un grupo de islas, situadas al noreste del estrecho y que por su posición (aunque no por sus demás características) hace pensar incluso al no experto en cartología, en el grupo de las islas Malvinas.

Representadas las islas sin denominación, en número de ocho, en la carta de Salviatti (1525) vuelven a aparecer en la carta de Castiglione (1526), en número de siete y con el nombre de islas de Sansón. Al norte de este grupo, sobre la costa, figura también registrado en esta carta el grupo de islas de Patos. Lo mismo registran las cartas de Diego Ribeiro (de 1527 y 1529 - Weimar y Wolfenbüttel). Hay constancia fidedigna de que los nombres de Patos y Sansón fueron impuestos por la expedición de Magallanes.

Así surge claramente del Islario de Alonso de Santa Cruz cuando, al referirse al viaje de Hernando de Magallanes, escribe (c.1541): “y aduersandole el tiempo por la gran frialdad que por aqui azia eligió el puerto que él llamó de Sanct Julián do estuvieron por quatro meses. . . hasta que tornó a bolver el tiempo con algun calor como a nosotros haze por el mes de marzo y de aqui tomaron su demanda por la costa adelante aviendo allegado y descubierto unas yslas que estan al oriente del puerto de Sant Julián por dieziocho leguas que pusieron nombre yslas de Sanson y de patos⁽¹¹⁾ porque en ellas hallaron muchos y muy gordos que casi no podían andar y medio pelados todos de los quales llevaron muchos para su viaje y están en cinquenta y un grados de altura”.⁽¹²⁾

Pero en el mapa del Islario (Nº 120 y último) las islas de Sansón aparecen situadas al norte y no al este del puerto de San Julián y en latitud entre 48º y 49º Sur y no en 51º Sur como se lee en el texto; además el mapa no registra la isla de Patos, mencionada en el texto; sin embargo, respecto a la última hay certeza de que el nombre proviene de la expedición de Magallanes, pues en el relato y derrotero de la armada de frey García Jofre de Loaisa, escrito por Hernando de la Torre, en la isla de Tidore, el 11 de junio de 1528⁽¹³⁾ se lee que el viernes 12 de enero de 1526, se tomó la altura del sol en 48º y 2/3 y tenía la isla de los Patos en el nornorueste y era della cinco leguas”;⁽¹⁴⁾ esta anotación procedente, con toda seguridad del piloto Martín de Uriarte, indica que como se regían en la navegación por las cartas de Diego Ribeiro y Nuño García de Torreño (según surge del mismo diario en la anotación del 6 de setiembre de 1525)⁽¹⁵⁾ el hecho de figurar en las cartas que llevaban

(11) El nombre de patos se aplica en este caso, según surge de la descripción de Santa Cruz, a las aves denominadas vulgarmente pingüinos (*Aptenodytes patagonica* y *Spheniscus magallanicus*); el nombre fue aplicado por el navegante inglés Cavendish en 1587 y en castellano se usó por primera vez por los hermanos Nodales en 1618 bajo la forma pengouines (*Viaje del Comandante Byron alrededor del Mundo*, traducido por Casimiro de Ortega, Madrid, 1769, pág. 40, nota 2). Los españoles en los siglos XVII y XVIII utilizaron con frecuencia el nombre de pájaros niños. La voz pingüino fue introducida en el DRAE en la XVI ed. (1936).

(12) Alonso de Santa Cruz, *Islario General de todas las islas del Mundo*, Madrid, 1918, págs. 551-552.

(13) Navarrete, *Colección de los viajes*, Madrid, 1837, t. V, págs.241-313.

(14) Navarrete, ob. cit., t. V, pág. 256.

(15) Navarrete, ob. cit., t. V, pág. 245.

el nombre de isla de Patos demuestra que la denominación fue impuesta por la expedición anterior que había estado en esas regiones y ésta no es otra que la de Magallanes.

No hay constancia en el diario de la armada de Loaysa de que avisaran o utilizaran para situarse las islas de Sansón, lo que revela que éstas no se hallaban, como la de Patos, cerca de la costa sino lejos de ella y fuera de la ruta seguida.

Como según el diario de Loaysa el día 12 de enero de 1526 estaban al sursudeste de la isla de Patos y a cinco leguas de ella y la altura de la nave resultó ser de 48º 2/3, cabe concluir que (deducidos los inevitables desvíos de la medida observada) la isla de Patos coresponde a la isla Pingüino, situada en 47º 55' Sur y nada tiene que ver con el grupo de las Sansón.

Hay discordancia entre las coordenadas que a las islas de Sansón adjudica Alonso de Santa Cruz en el texto del Islario y en los mapas del mismo. Ya hemos visto que según el texto del Ms. Res. 38 de la Biblioteca Nacional de Madrid (se trata del pasaje que acaba de reproducirse) el grupo de las islas de Sansón se encuentra en 51º Sur en tanto que en el mapa del mismo código, correspondiente a las tierras del estrecho de Magallanes, las islas aparecen situadas en 48º 2/3.⁽¹⁶⁾ Tampoco hay coincidencia en el número de islas del grupo; en el Ms. Res. 38 se reducen a tres en tanto que en el de Innsbruck ascienden a cuatro.⁽¹⁷⁾

Por tanto, identificar el grupo de las islas de Sansón con las islas Pingüino, situadas en la latitud austral de 47º 55', como intentó el vicealmirante Basílico, es aventurado pues las islas del grupo Pingüino no son cuatro sino cinco (Pingüino, Chata, las dos Gemelas, y Blanca a más de algunos islotes y rocas que no se tienen en cuenta y que existen alrededor;⁽¹⁸⁾ en suma, no hay coincidencia en el número, ni en la distancia a la costa ni en las coordenadas geográficas.

Pigafetta también menciona unas islas de gansos y lobos —los gansos son pingüinos— pero sus datos no son utilizables pues afirma que estuvieron en ellas en enero de 1520 cuando en esa fecha se encontraban en el río de la Plata y esta equivocación garrafal impide toda identificación.⁽¹⁹⁾

Veamos lo que dicen otras fuentes del viaje. En el *Quatupartitu* de Alonso de Chaves⁽²⁰⁾ volvemos a encontrar serias diferencias en la situación de las islas de Sansón; al referirse a la “baya de los Trabaxos” (sita en 49º sur) dice Chaves que en medio de esta bahía y del río de Juan Serrano hay un cabo y delante de él está una isla que se llama ysla de paten (obviamente debe entenderse: isla de patos) y agrega que en este paraje están las islas de Sansón; sin embargo, más adelante⁽²¹⁾

(16) *Islario*, lámina 120, fol. 551.

(17) Ernesto Basílico, *La armada del obispo de Plasencia y el descubrimiento de las Malvinas*, Buenos Aires, 1967, pág. 99.

(18) Basílico, ob. cit., pág. 104.

(19) Basílico, ob. cit., pág. 109. En *El Primer Viaje en torno del Globo*, Madrid, 1927, Pigafetta menciona los pingüinos bajo el nombre de gansos en la pág. 54.

(20) Ms. de la Real Academia de la Historia de Madrid; signatura actual 9-14-1 - 2791, capítulo 24, fol. 65 verso.

(21) Ob. cit., fol. 66 recto.

expresa que las "islas de Sansón en la costa del estrecho están en cincuenta grados estan al leste de puerto de San Julián, distan dél quarenta leguas". Por consiguiente, Chaves se muestra tan indeciso como Alonso de Santa Cruz al asignar al grupo de las Sansón dos situaciones distintas.

Nos queda por examinar lo que opina Gonzalo Fernández de Oviedo; éste, citando a Alonso de Chaves y a Diego Ribeiro (que él escribe Ribero, castellanizando del todo lo que había comenzado el propio interesado al escribir Ribero en su carta de Sevilla 1529) escribe que en la mitad de las sesenta leguas que hay en la costa entre el río de Juan Serrano y el cabo Blanco (el primero en 49° Sur y el segundo en 47° Sur), "corriendo al Sueste quarenta leguas, estan desviadas en el mar unas islas que se llaman las islas de Samson. La causa de este nombre no la se, pero estan en cuarenta e nueue grados e medio poco mas o menos, de la otra parte de la linia equinoçial, en espacio de quinze leguas todas cinco". (22)

Como se ve no hay coincidencia, salvo en el nombre de Sansón, entre Alonso de Santa Cruz, Alonso de Chaves y Gonzalo Fernández de Oviedo, puesto que la latitud oscila entre 51°, 48° 2/3, 49° y 49° 1/2, el número de las islas entre tres y cinco y la distancia con respecto a la costa varía de 40 leguas en Oviedo y Chaves a 18 en Alonso de Santa Cruz.

De todo lo expuesto se desprende que si bien la cartografía post-magallánica registra un grupo de islas llamadas Sansón, las discrepancias entre el grupo representado, tanto en lo referente al número de islas, como a su alejamiento de la costa y a sus coordenadas geográficas, impiden identificarlas con las Malvinas, aunque el hecho de su presencia en una región del Atlántico Sur donde no hay más tierras insulares que el archipiélago de las Malvinas, mantiene una duda razonable referente al significado real del grupo Sansón cuyo hallazgo se atribuye a la expedición de Magallanes.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que las islas de Sansón sólo figuran en las cartas españolas pero están ausentes en las extranjeras de Maiollo 1527, Schöner 1535, Oroncio Fineo 1531 y 1536, etc.

Los historiadores han considerado como diferente del viaje de Magallanes, la navegación efectuada por la nave mayor de la armada —la San Antonio— que después de haber penetrado en el estrecho de Magallanes al mando del capitán Alvaro da Mesquita, desertó tras la destitución y apresamiento del capitán. La rebelión, encabezada por el piloto portugués de la nave, Esteban Gomes, culminó dando el mando al escribano Jerónimo Guerra, pariente y criado de Cristóbal de Haro, principal financiador de la empresa.

La nave llegó al puerto de las Muelas, en Sevilla, el 6 de mayo de 1521 y aunque no consta documentalmente que descubriera en el viaje de retorno las islas Malvinas, el capitán de fragata argentino Héctor R. Ratto (23) supuso que la San Antonio se dirigió al cabo africano de Buena

Esperanza y en las primeras singladuras descubrió el archipiélago. Se trata de un error inexplicable porque la nave sublevada, con carencia de víveres no podía permitirse un desvío tan enorme y debió dirigirse —como opina el vicealmirante argentino Basílico— directamente a las costas africanas ecuatoriales, con lo cual no pudo pasar a la vista de las Malvinas.

El contraalmirante Destéfani, con asombrosa clarividencia, sostiene que Esteban Gomes, verdadero jefe de la San Antonio sublevada, no descubrió las islas en viaje de regreso a España, pero bien pudo ser el primero que trasmitió el descubrimiento, realizado por alguna de las naves de Magallanes". (24)

Gomes, en efecto, estuvo en relación con el cartógrafo Diego Ribeiro en la ciudad de la Coruña, a donde había acudido el primero a organizar la expedición en busca del paso del noroeste para llegar al Catayo oriental. En esa ciudad Gomes cedió a Ribeiro un indio lengua (intérprete) llamado Diego, en 1525 (según confirma un documento del Archivo de Indias: Contaduría 427, N° 2, traído a colación por el almirante Destéfani). (25) Esta vinculación con el cartógrafo explica que éste haya registrado en sus cartas de 1527 y 1529 las islas de Sansón. (Fig. N° 1)

Sorprende, desde luego, la inexactitud de los datos que Esteban Gomes trasmitió a Ribeiro acerca de las islas de Sansón, ya que ninguno de los caracteres con que figuran en las cartas de 1527 y 1529 permite identificar este grupo de islas. Se tiene la impresión de que Gomes no debió presenciar el hallazgo de las Sansón y no hizo más que divulgar los datos e informes que había recibido de otros y no intervino personalmente en el descubrimiento de las islas.

El papel desempeñado por Esteban Gomes en España se limitó al de simple difusor del descubrimiento de las islas de Sansón pero no puede atribuírsele intervención en el hecho por la falta de precisión y, más aún, de certeza en los datos por él proporcionados. Ni las cartas de Ribeiro, ni los datos del *Islario* de Santa Cruz, ni del *Quatripartitu* de Alonso de Chaves, ni los informes de Gonzalo Fernández de Oviedo, debido a la imprecisión y falta de coincidencia entre ellos y con la realidad, desautorizan toda identificación de las islas Sansón con las Malvinas.

Excluidas, pues, las expediciones de Vespucci (1502) y de Magallanes (1520) así como el viaje de regreso de la nao San Antonio, los investigadores han recurrido a examinar la posibilidad de atribuir a alguna otra de las expediciones subsiguientes a las de Vespucci y Magallanes, el hallazgo de las Malvinas; las de García Jofre de Loaisa (1525-1526) y de Simón de Alcazaba (1534-1535) no contienen referencia a ningún archipiélago del Atlántico austral. En cambio, en la armada del obispo de Plasencia (1540) se han encontrado elementos referentes a una escala de una nave de la misma, denominada *Incógnita* por desconocerse su nombre, (26) la cual permaneció varios meses invernando en

(22) Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, libro XXI, cap. I, Madrid, 1852, t. II, pág. 113.

(23) Capitán de fragata Héctor R. Ratto (H. Doserres), *Bordejeando*, Buenos Aires, 1927. (Segunda Parte - Agregado N° 6, págs. 61-67).

(24) Contraalmirante Laurio H. Destéfani, *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur*, pág. 42.

(25) Destéfani, ob. y lugar cit.

(26) Goebel, *La Pugna por las Malvinas*, pág. 33.



Fig. 1 — Las islas de Sansón y de Patos en la carta universal de Diego Ribeiro de 1529 (Weimar)

una tierra desconocida pero identificada por el norteamericano Julio Goebel y el vicealmirante argentino Ernesto Basílico con las Malvinas. (27)

En virtud de que se ignoraba por qué se había aplicado el nombre de Sansón a las islas del Atlántico Sur, se lanzó la hipótesis de que por confusión se había sustituido en el nombre S. Antón, topónimo original, la letra t por s larga; con arreglo a esta hipótesis S. Antón designaba a la nave mayor de la armada magallánica pero cabe observar que esta ingeniosa explicación reposa sobre base poco firme pues Antón es nombre diferente de Antonio y la nave de Magallanes se llamaba San Antonio y no San Antón, que es santo muy diferente. (28)

Conviene recordar que en algunos mapas figuran en el Atlántico sur la isla de Patos y el grupo de las Sansón; así ocurre en el mapa de Battista Agnese, conservado en la Biblioteca y Museo Cívico de Venecia; (29) también aparecen la isla de Patos y la Sansón en el mapa de Diego González (1562), existente en el Museo Británico (30) y también en el de Bartolomé Olives (1562), perteneciente a la Biblioteca Vaticana; (31) igualmente figuran otros grupos de islas en el mapa de José Rosacio (c. 1580). (32)

En cambio, en otros mapas figura solamente la isla de Pato como en el de Juan Martínez, publicado por Enrique Ruiz Guiñazú sin indicación de repositorio, ni de fecha precisa. (33)

En la segunda mitad del siglo XVI los cartógrafos comienzan a adulterar el nombre de Sansón.

Diogo Homen (1558 y 1568) las llama Sāsā (sic, por Sansan) y Sansan; (34) Cornelio de Jode coloca en su mapa una sola isla y la llama I. de Acençam; (35) Florentino Van Langren (1596) las denomina i. de Acençam (36) y lo mismo hace Petrus Bertius (1606). (37) En el frag-

(27) Groussac prescindió del estudio de la navegación de la nave Incógnita de la armada del obispo de Plasencia (1540) porque el capitán de fragata Héctor R. Ratto había dado a conocer en 1927, en su libro *Bordejeando*, la hipótesis de que esa nave había arribado al canal Beagle y Groussac, respetuoso con los especialistas y técnicos navales de acreditada formación científica (excluidos los pilotos) no se atrevió ni siquiera a considerar la posibilidad de que hubiera habido error en la identificación geográfica, tarea que debió asumir en 1967 el vicealmirante Basílico mostrando (*La Armada del obispo de Plasencia y el Descubrimiento de las Malvinas, passim*) que el puerto de las zorras estaba en la Gran Malvina.

(28) R. Levillier, *América la Bien Llamada*, Buenos Aires, 1948, t. II, pág. 133 acepta dicha hipótesis y felicita al autor.

(29) Enrique Ruiz Guiñazú, *Proas de España en el Mar Magallánico*, Buenos Aires, 1945, entre las págs. 90 y 91.

(30) R. Díaz Alejo y Joaquín Gil, *América y el Viejo Mundo*, Buenos Aires, 1942, N° 295.

(31) Enrique Ruiz Guiñazú, *Proas de España*, pág. 92. - Cf. Julio Rey Pastor, E. García Camarero, *La cartografía mallorquina*, 1959, pág. 126; no se mencionan las islas de Sansón y de patos.

(32) R. Díaz Alejo y Joaquín Gil, ob. cit., N° 335.

(33) E. Ruiz Guiñazú, *Proas de España*, frente a pág. 96. Esta carta, con arreglo a los datos de Julio Rey Pastor y E. García Camarero, *La cartografía mallorquina* (pág. 111) forma parte de un atlas de la Biblioteca Nacional de Madrid, hecho en Messina, 1587; se trata de la carta XV del atlas.

(34) Díaz Alejo y Gil, *América y el Viejo Mundo*, Nos. 320 y 321.

(35) Díaz Alejo y Gil, ob. cit., N° 332.

(36) Díaz Alejo y Gil, ob. cit., N° 337.

(37) Díaz Alejo y Gil, ob. cit., N° 339.

mento de carta náutica del estrecho de Magallanes confeccionado por Sebastián López (1590) se las llama I. aşemçam. (38)

Por último, conviene advertir al lector que el mapa de Top Kapu Sarayyu en el que aparece sin nombre, frente a la boca del estrecho, una isla de dimensiones enormes no corresponde a la realidad e ignoramos lo que significa. (39)

Pero ni las diferencias en sus características ni la evolución experimentada por el nombre de las islas Sansón contribuyen en nada a la solución del problema del descubrimiento y tampoco se ha llegado a la identificación de las islas Sansón con las Malvinas.

(38) Ruiz Guiñazú reproduce este fragmento de carta en su obra *Proas de España* (pág. 128). Por su parte el almirante Julio Guillén proporciona reproducción del mismo en su *Monumenta Chartographica Indiana* (Madrid, 1942, N° 7).

(39) E. Ruiz Guiñazú en su obra *Proas de España* (pág. 68) inserta una reproducción del mapa de Top Kapu Sarayu y a él remitimos al lector.

Capítulo II

LOS ERRORES DE LATITUD DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII

Es creencia muy difundida que la determinación de latitudes geográficas por métodos astronómicos, mediante la observación de la altura meridiana del sol, el uso de la declinación solar del día de la observación, proporcionada por tablas especiales, y la aplicación de las fórmulas correspondientes, permitía situar los lugares geográficos con gran precisión (con errores del orden máximo de los 20'). Pero en la práctica esto no resultaba siempre enteramente cierto, según se desprende de casos como los siguientes:

Cuando en 1536 el adelantado Don Diego de Almagro realizaba la exploración de Chile envió delante, hacia el sur, al capitán Gómez de Alvarado quien no pudiendo en pleno invierno, avanzar más, se vio precisado a retroceder. Según Gonzalo Fernández de Oviedo (1) "por la carta de navegar quel adelantado hiço ver en Chile a tres pilotos, no se hallaba aver dosçientas e çinquenta leguas hasta el Estrecho, las çiento e çinquenta avian andado Gómez Alvarado e su compañía"; comenta Oviedo que según la relación que él seguía, el "Estrecho está a çinquenta e seys grados e aquellos se hallaron en quarenta e siete, e que corrían a diez e seys leguas cada uno". (2) Agrega Oviedo que "aquellos tres pilotos, quel adelantado diçe que deçían quel Estrecho está en çinquenta e seys muestran bien que ninguno dellos le avia visto ni passado; e porque del Estrecho en el libro XX de la segunda parte, he dicho lo que las verdaderas cartas de navegar dicen, e lo que testigos de vista deponen, claro está el error de los çinquenta e seys grados, pues no son sino çinquenta e dos grados, en que esta la punta o cabo de las Virgines, ques el principio de su embocamiento, e algunos le ponen en çinquenta e dos e medio; e aunque fuessen los çinquenta e dos e medio, se engañaban essos pilotos de Almagro en tres grados e medio, ques grand error e notorio desvario. Assi que, ellos no le avian visto, ni ellos ni sus cartas no sabian lo çierto. Pero si es verdad que Gomez de Alvarado estuvo en

(1) *Historia General y Natural de las Indias*, libro XLVII, cap. 5, Madrid, 1855, t. IV, p. 215.

(2) Oviedo incurre en yerro al asignar al módulo del grado terrestre el valor de diez y seis leguas cuando su valor era de 16,66. En el siglo XVI este módulo estaba en desuso, reemplazado por el 17 ½ leguas al grado, introducido por los portugueses a fines del siglo XV. El mismo Oviedo se refiere en su *Historia* más de una vez al empleo en España del módulo de 17 ½ leguas, como en este pasaje: "y cada grado de norte a sur o de polo a polo tiene diez y siete leguas y media" (libro II, cap. 9, Madrid, 1851, t. I, pág. 39).

quarenta e siete grados, no avian de contar a diez e seys leguas el grado, sino a diez e siete e medio de Norte a Sur, ques el grado de las siete quartas menor de toda la esfera, e desde quarenta e siete hasta çinquenta e dos e medio son çinco grades e medio, que al dicho respecto de diez e siete leguas e media por grado, son noventa e seys leguas e un quarto de legua las que Gomez de Alvarado e los hidalgos que con el fueron estovieron del Estrecho (si le tovieron de Norte a Sur ,lo qual yo dubdo). Assi que he querido decir esto aquí, porque es materia que lo requiere: y aun el más diestro de los pilotos, que en servicio del adelantado andaban, era Alonso Quintero, e bien creo que no era ninguno de los tres; y que lo fuera tampoco lo entendiera, porque una cosa es navegar por alturas e otra por derrotas. Yo le conocí bien, y él era marinero diestro y no del quadrante, sino assi arbitrario a las derrotas e saber común, e mas aficionado que otro a una baraxa de naypes; pero en el astrolabio ynorante”. (3)

Pero no crea el lector que esos pilotos de Almagro que el historiador Oviedo desacredita, constituían la excepción, ni tampoco suponga que los pilotos poco expertos y experimentados eran exclusividad de España.

Basta con referir lo ocurrido al navegante inglés Ambrosio Cowley, quien navegando bajo las órdenes de John Cook (4) en el navío Batchelor's Delight, con destino al estrecho de Magallanes, avistó el 28 de enero de 1684 en la latitud de 47° Sur, según consigna en su diario, (5) “una isla desconocida, hacia nuestro oeste. Estaba deshabitada y yo le di el nombre de isla Pepys. (6) Encontramos allí grandes comodidades para el agua dulce y la madera; posee un gran puerto donde mil navíos tendrían capacidad . . .” (7)

Esta noticia de Cowley trajo de cabeza a todos los navegantes y aun gente avezada como Halley, Anson, Byron y otros cerraron los ojos ante las selvas y corrientes de agua vistas desde el navío y nada objetaron ante el bautismo realizado, no por el capitán del barco, como es costumbre inveterada en el mar, sino por un simple subalterno; se hizo caso omiso de todas esas inverosimilitudes y se admitió la existencia de la isla Pepys para no desmentir a un honorable filibustero. En lo único que nadie reparó hasta que lo trajo a colación Paul Groussac, fue que en el mismo barco Batchelor's Delight viajaba también William Dampier, filibustero más ilustrado que Cowley, quien llevaba igualmente su diario de viaje, y en él registró: “El 28 de enero reconocimos las islas Sebald de Weert. Son tres islas rocosas y estériles, sin un árbol, reduciéndose toda la vegetación a matorrales. Las dos islas septentrionales se encuentran

(3) Oviedo, ob. cit., t. IV, págs. 275 y 276.

(4) Nada tiene que ver John Cook, que vivió en el siglo XVII, con el navegante James Cook (1728-1779).

(5) El diario de Cowley, según informa Paul Groussac (Las islas Malvinas, Buenos Aires, 1936, pág. 97), fue publicada por William Hacke (A Colletion of original, published by Capt. W. Hacke, London, 1699).

(6) Samuel Pepys fue secretario del Almirantazgo inglés.

(7) Groussac, ob. y lug. cit.

a 51° S., la otra a 51° 20' Sur, etc.” (8) Si los navegantes que admitieron lo consignado en el Diario de Cowley se hubieran tomado la molestia de relacionar su texto con el de Dampier y observar lo ocurrido en la misma fecha hubieran llegado “al descubrimiento (éste sí bien real) que Dampier y Cowley estando a bordo del mismo navío, no pudieron en el mismo día ver sino la misma cosa”. (9)

En estricta lógica, claro está que uno y otro observador sólo verían las mismas cosas si miraban ambos hacia la misma parte porque en caso de que uno contemplara las cosas desde babor y el otro desde estribor, les hubiera podido acontecer lo mismo que a aquellos deliciosos e inverosímiles corresponsales de Julio Verne que viajando en el mismo tren, uno sentado a la izquierda del vagón y el otro a la derecha, transmitieron a sus lectores dos visiones totalmente distintas del paisaje que se desarrollaba ante sus ojos porque sin apartar la vista de sus respectivas ventanillas no se apercebieron de que la realidad era muy distinta de una y otra parte. Pero lo que Groussac y sus seguidores quisieron significar es que, viajando Cowley y Dampier en el mismo barco se encontraban siempre, a cada instante en el mismo lugar del mar y aunque Cowley asignara a lo que veía la latitud de 47° Sur y Dampier la de 51° Sur, (10) la diferencia de situación se debía a la inexacta apreciación del primero. Como se ve, es posible explicar la diferencia de coordenadas pero no hay posibilidad de encajar en la realidad las selvas y comodidades que Cowley atribuyó a la isla Pepys y que no tienen correspondencia con las características de las islas de Sebald de Weert que es lo que realmente contemplaron ambos navegantes.

En consecuencia, debido a un error de 4° de latitud, en que incurrió el visionario Cowley, la isla Pepys se convirtió en las de Sebald de Weert.

Es verdad que los pilotos de Almagro, según se ha visto, incurrían en errores de 3° ½ de latitud, o sea, de menor cuantía que los de Cowley y aún aquellos tenían a su favor que actuaban un siglo antes y no a fines del siglo XVII.

La ignavia crítica impidió —durante siglos— percibir la verdad de lo ocurrido e ingleses y españoles buscaron en vano la isla Pepys; todavía en 1839 el erudito Pedro de Angelis se permitió el lujo de defender la existencia de la isla Pepys a base de documentos y cartas probatorias. (11)

Los dos casos relatados —tanto el español como el inglés— muestran que errores de más de tres grados en latitud se cometían en el mar o en tierra en los siglos XVI y XVII y en regiones próximas a las islas Mal-

(8) Groussac se sirvió del diario manuscrito de Dampier, reproducido por James Burney (A Chronological History of the Voyages and Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean, London, 1806, t. IV, pág. 330 y sig.) y no utilizó el diario impreso en razón de haber sido éste arreglado o manipulado por el editor.

(9) Groussac, ob. cit., pág. 93. Cf. Manuel Hidalgo Nieto, La ysla de Pepys, Sevilla 1942. pág. 17.

(10) Según Julius Goebel la isla Pepys, de acuerdo al diario de Cowley se hallaba en 47° 40' de latitud sur y afirma Burney que William Hacke, el editor del Diario, dejó de lado los 40' de latitud, (La pugna por las islas Malvinas, Buenos Aires, 1950, pág. 155).

(11) Pedro de Angelis, Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata, Buenos Aires, 1837, t. VI (cita de Groussac. Las islas Malvinas, pág. 81).

vinas y ello implica una reconsideración en la identificación de las islas de Sansón.

No se objete que se trata de casos desfavorables en grado máximo pues el historiador, lo mismo que el ingeniero, —éste, para sus cálculos de construcción y aquél para su apreciación de los datos—, deben recurrir a estos ejemplos extremos en la evaluación de los hechos y fenómenos.

Llegaría, pues, a ser admisible que las islas Sansón correspondiesen a las Malvinas pues las diferencias de latitudes no constituirían un obstáculo insalvable como se pensaba. Sin embargo, se presenta una duda razonable. ¿Cómo es posible atribuir a la expedición de Magallanes, cuyas determinaciones de coordenadas geográficas alcanzaron una precisión maravillosa, no lograda antes ni después, la asignación a las islas de Sansón de valores latitudinales (49° 30' Sur) que se apartan 1° 30' de los verdaderos?

Todo parece darle la razón al vicealmirante Basílico al afirmar éste que las islas Sansón de Alonso de Santa Cruz corresponden al grupo Pingüino, compuesto de las islas Pingüino, Chata, Gemelas y Blanca, situadas al norte de la bahía Oso Marino (latitud 47° 55' Sur); por tanto, tal fue para el vicealmirante argentino el grupo descubierto realmente por la expedición de Magallanes (12) y no las Malvinas. Confirmaría esta identificación el derrotero de Pedro Sarmiento de Gamboa (Rio de Janeiro, 1° de junio de 1583) donde se lee: “el jueves por la mañana 7 del mes [de febrero de 1583] hubimos vista de las isletas de Sansón. . . (13) y al medio día tomé el altura en 48°.” Comenta Basílico que estas islas son las del grupo Pingüino y la mayor diferencia en la latitud es de sólo 10'.

Pero detengámonos en el análisis del Islario de Santa Cruz donde se afirma que la armada del obispo de Plasencia antes de penetrar en el estrecho [de Magallanes] descubrió más de cien leguas de costa. (14) Santa Cruz se refiere a la Tierra Austral que en su opinión se prolongaba a uno y otro lado del estrecho continuando la costa meridional del mismo (Tierra del Fuego) y en esa tierra ilusoria ubicó la “bahía delas islas que está en medio de dos cabos y delante de ella dos isletas.” (15)

Julius Goebel al ocuparse de este trozo de Alonso de Santa Cruz expresa: “Lo que es probable, en consecuencia, es que el trozo de costa interpuesto fuera producto exclusivo de la imaginación, siendo colocado allí por influencia de las nociones geográficas de Schöner, en favor de las cuales encontró Santa Cruz apoyo en la premisa sentada en el libro de bitácora de que las islas constituían parte de la tierra firme. (16)

(12) Vicealmirante Ernesto Basílico, *La Armada del Obispo de Plasencia y el Descubrimiento de las Malvinas*, Buenos Aires, 1967, pág. 104.

(13) Basílico, ob. cit., pág. 105.

(14) *Islario*, pág. 553.

(15) *Islario*, pág. 554.

(16) Goebel, *La pugna por las Malvinas*, pág. 46. Basílico reprodujo este y otros pasajes en *La Armada del Obispo de Plasencia*, pág. 116.

Es al vicealmirante Basílico a quien corresponde el mérito de haber reconstruido el derrotero del navío Incógnita y haber mostrado que el puerto de las zorras (17) donde se detuvo la nave diez meses, se encuentra en la isla Gran Malvina. Bien lejos quedan las suposiciones del capitán de fragata Ratto, quien creyó que el barco había llegado al canal Beagle.

Pero si admitimos, con el vicealmirante Basílico, que el puerto de las zorras estaba en la Gran Malvina, es evidente que Santa Cruz, al colocar en el mapa del Islario la bahía de las Islas en la Tierra Austral, al este de la costa meridional del estrecho de Magallanes, o sea, en la prolongación ilusoria de la Tierra de Fuego, se atuvo a la latitud que se deduce de la relación del navío que volvió a España, de la armada del obispo de Plasencia. En suma, las Malvinas forman parte, en el mapa del Islario de Santa Cruz, de la tierra firme austral, con lo cual las islas del mismo mapa parecerían corresponder a las isletas del grupo Pingüino, tal como las identificó Sarmiento de Gamboa en 1583.

Pero conviene observar que esta identificación de las islas de Sansón no es la que corresponde a la más antigua toponimia, pues ésta distingue las islas de Sansón y las de Patos, situadas más al norte; son éstas las que corresponden por su denominación (ya se dijo que en aquella época era el nombre que recibían los pingüinos) y su situación a las isletas del grupo Pingüino; pero en este caso quedan sin localización las islas de Sansón.

Por otra parte, la colocación del puerto de las Zorras bajo el nombre de Bahía de las Islas, perteneciente a las Malvinas en la Tierra Austral por Alonso de Santa Cruz significa que si las islas de Sansón representan también las Malvinas (conforme se mostrará en los capítulos siguientes) es evidente que Santa Cruz representó por partida doble el archipiélago austral, una vez bajo la denominación de bahía de las islas y otra bajo el nombre de islas de Sansón.

¿Es admisible tal desdoblamiento? La cartografía medieval y aún la del siglo XVI nos proporcionan múltiples ejemplos de representaciones por duplicado del mismo accidente, generalmente islas.

En mi estudio *Interpretación de los vestigios del uso de un método de navegación preastronómica en el Atlántico* (18) aparecen varios casos de islas cuya situación no estaba bien determinada y que dieron origen a las llamadas actualmente islas fantásticas o legendarias del Atlántico. Citamos el caso del grupo de las falsas Azores y de las islas de las Muchachas o Insulae Puellarum.

Las primeras aparecen ya en la carta de Abraham Cresques (1375) al norte del grupo de Madeira y especialmente de sur a norte, sin correspondencia con las verdaderas Azores (que empiezan a aparecer mucho más tarde). La carta de Guillermo Soler (1380) registra todas las falsas Azores: louo, capraria, insula de brazir (brasil, en otras cartas), columbis, insula de uentura, sanzorzo, li conigi, insula de li cor(ui) marini. Descu-

(17) Las zorras de las Malvinas era la especie de lobos-zorros (*Dusicyon australis*) hoy extinguida; los colonos ingleses le aplicaron el nombre de warrah (Cf. *Historia Natural Ediar, Mamíferos sudamericanos*, por Angel Cabrera, José Yepes y Carlos C. Wiedner, Buenos Aires, 1940, pág. 133).

(18) Coimbra, 1970, págs. 26 y 27.

biertas oficialmente las Azores por el piloto Diego de Silves en 1427 (según registra la carta de Gabriel de Valseca de 1439, en una leyenda descifrada por Damião Peres),⁽¹⁹⁾ los cartógrafos continuaron colocando al lado de las Azores auténticas a las falsas; aparecen los dos grupos en el mapa de Andrea Bianco de 1448 (el falso al este del auténtico) y en el de Cristóbal Soligo (anterior a 1460).⁽²⁰⁾

En cuanto al grupo de las islas de las Muchachas (Insulae Puellarum) aparecen en la carta de Angelino Dulcert de 1339 donde al grupo de Madeira se le denomina Insulle Sct brandany siue puellarum. En el mapa atribuido por La Roncière a Cristóbal Colón y que es del año 1471 se adjudica a unas islas situadas al sur del golfo de Guinea la siguiente leyenda: Hac insulas puellarum vocari sunt sex ubi uissuntur sirenes.⁽²¹⁾ Más tarde, en el mapa de Waldseemüller de 1507 se les aplica a unas islas situadas en la latitud 35° Sur la denominación de *insula 7 delle pulzelle*.⁽²²⁾ Leyenda similar registra Juan Schöner en su globo de 1520 habiendo intentado Roberto Levillier identificarlas con las islas Malvinas, si bien con dudas.⁽²³⁾

En el citado estudio se sostiene que la indeterminación de la latitud siguió afectando a las representaciones cartográficas aún durante el siglo XVI. Buen ejemplo de ello es el caso de las islas Malvinas en que hacia mediados del siglo XVI la latitud seguía siendo indeterminada por no haber sido observada astronómicamente, según veremos, ni por Magallanes ni por la armada del obispo de Plasencia (1540).

La cartografía nos enseña que no debemos confiar ciegamente en las coordenadas geográficas del siglo XVI antes de haber estudiado analíticamente la exactitud de los valores registrados en cartas náuticas y documentos.

Ha sido a costa de muchos esfuerzos y tropiezos que han encontrado su verdadero camino las ciencias geográficas, basadas en la observación de la naturaleza y no en la corrección absurda de sus datos para servir a intereses extracientíficos.

Así, la falta de fijeza en la situación de ciertas islas, en vez de ser considerada como el efecto de la indeterminación de las coordenadas geográficas, fue atribuido por personas, tenidas por eruditas pero carentes de verdadero espíritu científico, a la existencia de islas errantes en el océano. Así procedieron fray Bartolomé de las Casas y Hernando Colón.

Las Casas, al referirse a las islas que los habitantes de las Canarias, Azores y Madeira certificaban haber visto al poniente atribuye a Cristóbal Colón "que podían ser aquellas islas de las que trata Plinio, lib. II, cap. XCVII de su *Historia Natural*, que hacia la parte del Septentrion socava la mar algunas arboledas de la tierra, que tienen tan grandes raíces, que las lleva como balsas sobre el agua, que desde lejos parecen islas.

(19) Damião Peres, *Historia dos descobrimentos portugueses*, Porto, 1943, págs. 64 a 68.

(20) Armando Cortesão, *The Nautical Chart of 1424*, Coimbra, 1954, table II entre págs. 44 y 45.

(21) La Roncière, *La Découverte de l'Afrique au Moyen Age*, Le Caire, vol. II, 1925, p. 73.

(22) Carlos Malheiro Dias, *Historia da Colonização Portuguesa do Brasil*, Porto, 1923, t. II, pág. 438..

(23) Roberto Levillier, *América la Bien Llamada*, Buenos Aires, 1948, t. II, pág. 249.

Ayuda esto lo que dice Séneca en el libro III de *Los Naturales*, que hay natura de piedras tan esponjosas y livianas, que hacen dellas en la India unas como islas que van nadando por el agua, y desta manera debían ser las que dice de San Brandán, en cuya historia diz que se lee que fueron vistas muchas islas por la mar de las islas de Cabo Verde e de los Azores, que siempre ardían y debían de ser como las que arriba se han dicho: de lo mismo se hace mención en el libro *Inventio fortunato*.⁽²⁴⁾ Tal fue la forma en que se intentó explicar a mediados del siglo XVI la distinta situación geográfica que los cartógrafos asignaban a ciertas islas oceánicas.⁽²⁵⁾

Lo expuesto permite asegurar que la discordancia latitudinal entre las islas de Sansón de las cartas de Diego Ribeiro y Alonso de Santa Cruz y las Malvinas no sería obstáculo insuperable para la identificación. Son las demás características las que se oponen a ello.

Según muestra el mapa (figura N° 2) las islas Malvinas se componen de dos grandes islas (la Gran Malvina y la Soledad) que miden 259 km. de este a oeste y 161 de norte a sur; comprenden además 15 islas ma-

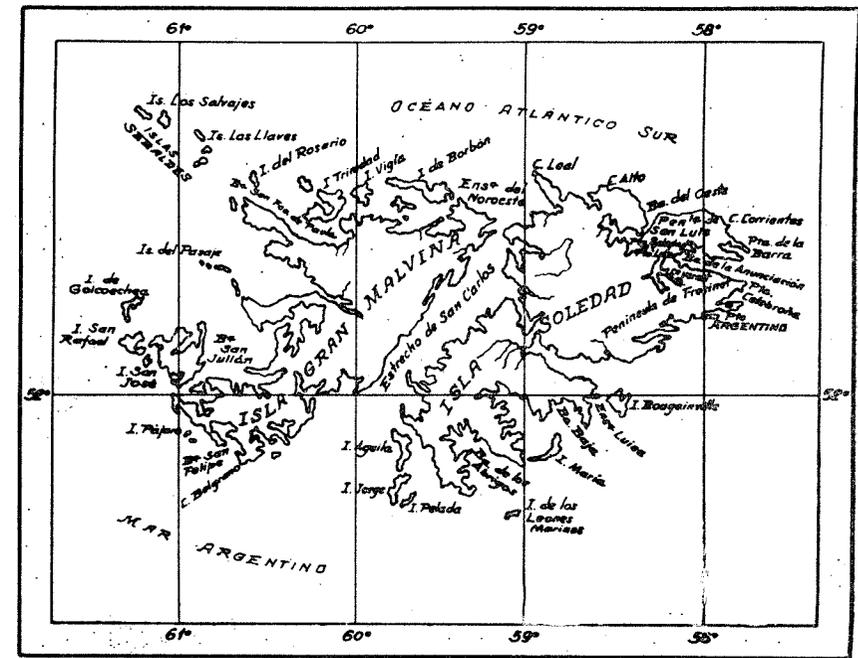


Fig. 2 — Las islas Malvinas.

(24) Fray Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, libro I, cap. XIII, ed. México 1951, t. I, pág. 67. — Cf. Hernando Colón, *Historia del Almirante*, Buenos Aires, 1944, pág. 41. La obra de Lucio Anneo Séneca se titula *Naturales Questiones* (8 libros) y en la edición publicada en Buenos Aires por Espasa - Calpe Argentina, el pasaje en cuestión se encuentra en el libro primero (tradicionalmente tercero), pág. 41.

(25) R. Laguarda Trías, *Interpretación de los vestigios del uso de un método de navegación preastronómica en el Atlántico*, Coimbra, 1970, pág. 27.

yores de 20 km.; un centenar en caso de tener en cuenta las menores y casi doscientas si se consideran los islotes⁽²⁶⁾ en tanto que las islas representadas en las cartas o descriptas por los nautas del siglo XVI son todas chiquitas y su número oscila entre tres y nueve (véase figura N° 1).

Según los autores coetáneos del descubrimiento, las islas distan entre 18 y 40 leguas de la costa continental, en tanto que el punto más próximo de la costa argentina a las Malvinas dista 186,7 millas náuticas (346 km.) desde el cabo San Juan de Salvamento, en la isla de los Estados, al cabo Belgrano en la costa sudoeste de la Gran Malvina y 252 millas desde cabo Vírgenes.⁽²⁷⁾ Estas diferencias son las que se oponen a la identificación de las islas Sansón con las Malvinas.

Pero si dispusiéramos de un documento auténtico, fidedigno que permitiera identificar incuestionablemente las islas de Sansón con las Malvinas quedarían disipadas todas las dudas y el enigma resuelto.

(26) Contralmirante Laurio H. Destefani, *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur*, Buenos Aires, 1982, pág. 25.

(27) Destefani, ob. y lug. cit. - Cf. *El descubrimiento de las Malvinas*, del mismo autor, Comodoro Rivadavia, 1979, pág. 8.

Capítulo III

LA REVELACIÓN DE M. ROGER HERVÉ

La investigación sobre el descubrimiento de las islas Malvinas se encontraba en punto muerto. Para salir de esa situación el vicealmirante Basílico recurrió al expediente de transferir a una expedición española posterior, la llamada del obispo de Plasencia, por haber sido organizada por este dignatario, el descubrimiento del archipiélago malvinense, efectuado por la nave Incógnita en 1540, (*La armada del obispo de Plasencia y el descubrimiento de las Malvinas*, Buenos Aires, 1967). El Dr. Julius Goebel ya había defendido la misma tesis en 1927 aunque la demostración del almirante Basílico es más convincente. De este viaje se conservan dos relaciones; según la primera el 4 de febrero de 1540 vieron tierra (unas ocho o nueve islas que identificaron con las que en la carta están, o sea, con las Sansón). En esas islas y en una gran bahía que llamaron de las Zorras, permanecieron hasta el 3 de diciembre de 1540, es decir, 10 meses, lo que implica la toma de posesión de las islas.

Otros historiadores llegaron a distintas conclusiones.

El capitán de fragata Héctor R. Ratto (Doserres) en su libro *Bordejeando*⁽¹⁾ sostuvo que Esteban Gomes con la nave desertora San Antonio de la armada magallánica y Pedro de Vera de la expedición de frey García Jofre de Loaisa (1526) pudieron ser los descubridores del archipiélago. Para Ratto el único indicio existente es la presencia en las cartas de Diego Ribeiro y más tarde en el *Islario* de Alonso de Santa Cruz del grupo de las islas Sansón. Pero, según el vicealmirante Basílico, las islas de Sansón que figuran en los mapas de Ribeiro no son las Malvinas sino el grupo Pingüino.⁽²⁾ El Dr. Enrique Ruiz Guiñazú⁽³⁾ sostuvo que las Malvinas fueron descubiertas por las expediciones de Magallanes y después por las de Alcazaba y la nave Incógnita.

Por su parte, el historiador Enrique de Gandía defendió que las Malvinas fueron descubiertas por la nave San Antonio al regresar a España.⁽⁴⁾

(1) Buenos Aires, 1927

(2) Ernesto Basílico, *La Armada del Obispo de Plasencia y el Descubrimiento de las Islas Malvinas*, Buenos Aires, 1967, págs. 32 y 104.

(3) Enrique Ruiz Guiñazú, *Proas de España en el Mar Magallánico*, Buenos Aires, 1945.

(4) *Historia de la Nación Argentina*, dirigida por Ricardo Levene, Buenos Aires, 1939, tomo II, 2ª Parte, capítulo III, pág. 412. Durante el conflicto bélico entre Argentina y Gran Bretaña, el Dr. Gandía sostuvo, en un artículo publicado en el diario bonaerense *La Nación*, de fecha 11 de abril de 1982, que Vespucci fue el descubridor de las Malvinas

La verdadera posición ante el problema del descubrimiento es la adoptada por el contraalmirante Destefani en su último libro sobre las Malvinas y a las que nos hemos referido en el capítulo I. pág. 11.

La situación cambió radicalmente desde que en agosto de 1982 el investigador francés M. Roger Hervé, dio a conocer, que en una obra manuscrita de fray André Thevet, titulada *Le grand insulaire et pilotage* (tomo I), fechada en 1586 y conservada en la Biblioteca Nacional de París bajo la signatura de Ms. français 15452, contiene en el folio 269 recto⁽⁵⁾ un mapa, con graduación de latitudes y longitudes, que representa un grupo de islas, denominadas en la propia carta, "Les isles de Sanson ou des Geantz" (figura 3).

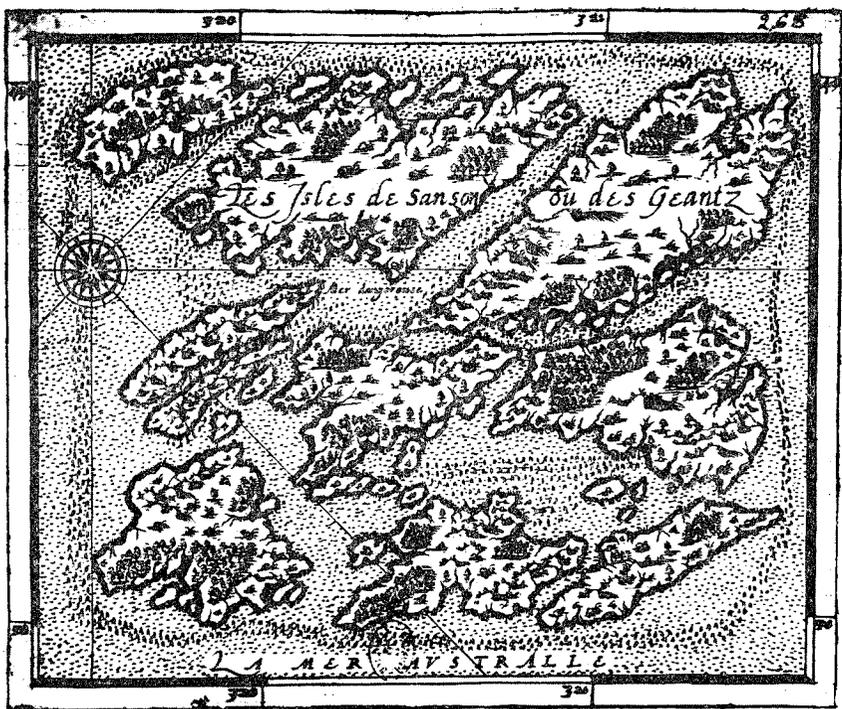


Fig. 3 — Carta náutica de las islas de Sansón o de los Gigantes (hoy Malvinas) según el manuscrito *Le Grand Insulaire* de Thevet.

Thevet señala en el texto del manuscrito que "Les premiers qui prirent pied dans ces isles furent des Portugais, qui accompagnaient Ferdinand Magellan en son voyage... Car rangeans la terre pour les aborder, qui gist au Nord-Est, la coste pleine de battures et bancs de sables

(5) El mapa de las islas Sansón lleva escrito en el ángulo superior derecho la cifra 268 que parece corresponder a la foliación del códice, si bien Hervé señala su presencia en el folio 269 recto.

avec fort peu de fonds, n'approchèment leurs basteaux qu'à un jet de canon... De ce suis-je assuré par un viel capitaine et bon pilote portugais, que je trouvis en la ville de Lisbonne en Portugal, qui disoit avoir visité icelles isles, le plan desquelles j'eus de luy, ensemble de plusieurs autres de ceste coste..."⁽⁶⁾

Desde ahora es lícito afirmar que contamos con un documento fidedigno que establece que un buen piloto portugués y viejo capitán de Magallanes estuvo en esas islas con los barcos del citado capitán general.

Pero antes de pensar en ditirambos para celebrar la venturosa publicación de este documento clave debemos, con urgencia, efectuar su análisis crítico para poder dictaminar sobre su autenticidad e identificar las islas representadas bajo el nombre de Sansón. Esta exigencia se debe a que el intervalo entre la fecha en que fue confeccionado el mapa (1520, según Thevet) y aquella en que fue redactado el manuscrito (1586) es demasiado dilatada para no tomar ninguna precaución que nos ponga a cubierto de cualquier sorpresa.

En efecto, desde el año de 1520 en que, según Thevet, los portugueses de Magallanes visitaron por primera vez las islas de Sansón hasta el año de 1586 en que el franciscano escribió *Le grand insulaire*, transcurrieron 66 años, lo que significa que si el capitán magallánico que le entregó el mapa a Thevet, tenía 40 años al descubrir las islas, o sea, que estaba en plena edad viril, en 1586 habría cumplido 106 años, edad que, por excesivamente alta, es de admisión poco probable.

Esta consideración obliga a preguntarse si fue realmente en 1586 cuando el viejo capitán y piloto portugués se entrevistó con Thevet en Lisboa.

Una serie de acontecimientos casuales nos ponen en la pista de la verdad. Un hugonote francés, Jean de Léry, publicó en 1578 un libro titulado *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil*⁽⁷⁾ y por él nos enteramos de que en 1555 coincidió su presencia en la llamada Francia Antártica de Nicolás Durand de Villegagnon, o sea, en Río de Janeiro, con la del fraile franciscano André Thevet. Gracias a *Le grand Insulaire*

(6) Para mayor claridad indicamos a continuación la traducción del pasaje transcrito: "Los primeros que hicieron pie en esas islas fueron los Portugueses que acompañaban a Hernando Magallanes en su viaje... Pues costeamos la tierra para abordarlas, que yace al Noreste; la costa llena de restingas y bancos de arena con muy poco fondo [no permitió] aproximar sus barcos más que a un tiro de cañón... De esto estoy informado por un viejo capitán y buen piloto portugués, que encontré en la ciudad de Lisboa, en Portugal, que decía haber visitado esas islas, cuyo plano recibí de él, junto con otros de esta costa" (Roger Hervé, *Découverte fortuite de l'Australie et de la Nouvelle Zélande par des navigateurs portugais et espagnols entre 1521 et 1528*, París, 1982, pág. 42, nota 85).

(7) El libro de Léry lleva un título exageradamente largo. Véase: *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil, autrement dite Amérique, contenant la navigation et choses remarquables veues sur mer par l'auteur. Le comportement de Villegagnon en ce pais là; les moeurs et façons de viure estranges des Sauuayes américains; avec un colloque de leur langage. Ensemble la description de plusieurs animaux, arbres, herbes et autres choses singulieres, et du tout inconnues par deça, dont on verra les sommaires des chapitres au commencement du livre. Non encore mis en lumière, pour les causes contenues en la préface. Le tout recueilli sur les lieux par Jean de Léry, natif de la Margelle, terre de Saint-Sene au duché de Bourgogne. - La Rochelle, Antoine Chuppin, 1578, in 8°, fig. sur bois, 24 ff - 424 pp. 7 ff.*

Me he servido, no de la edición príncipe, cuya ficha se acaba de transcribir, sino de la traducción portuguesa *Viajem a terra do Brasil*, São Paulo, 1951.

sabemos que Thevet estuvo en Lisboa, donde recibió del viejo capitán de Magallanes el mapa de las islas de Sansón, pero se desconocía la fecha en que estuvo en Portugal.

La publicación por nuestro distinguido amigo, Dr. Luis Mendonça de Albuquerque, de "O Livro de Marinharia" de Manuel Álvares⁽⁸⁾ nos ha permitido salvar este escollo. Refiere Albuquerque (y publica las correspondientes fotos) que del libro de Manuel Álvares se conservan dos copias manuscritas: una pertenece a la Biblioteca Nacional de París (Ms. portugués N° 56) y la otra al National Maritime Museum de Greenwich.

Pues bien, el ejemplar de Greenwich perteneció al cosmógrafo y viajero francés André Thevet porque lleva estampado dos veces su apellido y fecha: en la primera página (Thevet 1567) y en la última (Thevet 1563) (Fig. 4).

La copia de Greenwich (códice G de Albuquerque) está en portugués y cualquiera sea la interpretación que se dé al tipo de letra, debió ser efectuada en Portugal donde se encontraba el original —hoy desconocido o perdido— y Thevet debió haberla mandado hacer durante su estada en Lisboa para utilizarla en la *Cosmographie Universelle*, obra que publicó en París en 1575.

Es evidente que Thevet estuvo en Lisboa pues de sus obras surge que consultó memorias de algunos viejos pilotos portugueses y españoles que pasaron el estrecho austral (de Magallanes) y esto se observa tanto en *Le grand insulaire* (fols. 277 verso y 278 verso) como en la *Cosmographie Universelle* (vol. II, fol. 1025).⁽⁹⁾

Las fechas de 1563 y 1567, más que verosímiles, son coherentes con el sentido de lo afirmado por Thevet de que el piloto y capitán de Magallanes era viejo pues si en 1520 tenía 40 años, como se ha supuesto, en 1567 tendría 87 años, edad avanzada, que justifica plenamente la calificación de viejo que le aplica el franciscano, pero que no es inverosímil ni absurda, como ocurriría si se interpretara que el mapa le fue entregado en 1586, fecha en que se escribió *Le grand insulaire*.

En consecuencia, es perfectamente admisible que el viejo capitán y piloto magallánico entregara personalmente a Thevet el mapa de las islas de Sansón, descubiertas por la expedición.

Veamos ahora lo que nos depara el análisis del mapa de las islas de Sansón inserto por Thevet en *Le grand insulaire*.

Ante todo, no existe el menor resquicio de duda de que representa a las islas Malvinas. Especialmente el diseño de la parte norte, a pesar de sus defectos formales, es singularmente acertado: aparecen las dos islas principales del archipiélago separadas por el estrecho que posteriormente recibió de los españoles el nombre de San Carlos, después de

(8) O Livro de Marinharia de Manuel Álvares, Junta de Investigações de Ultramar, Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, Memórias N° 5, Lisboa, 1969, figs. 2 y 3 en págs. 8 y 9.

(9) Roger Hervé, ob. cit., pág. 47, nota 97.

Thevet, 1567.

Deuo saber que dos 11 dias de
março ate os 13. de setembro
anda o Soll da parte do norte
da equinocial e dos 14. de
setembro ate os 10. de março
anda o Soll da parte do
Sull da equinocial.

E sendo o Soll a mte mparali
nha a sítarci altura com de
clmacam daltura e tudo
juto tamto estarei da equi
nocial pera a parte donde
o Soll andar

E sendo a linha a mte mpar
o soll trarei a declmacam
daltura e a mais altura q
me ficar y so estarei da equi
nocial pera a parte donde

Fig. 4 — Primera página del Códice do National Maritime Museum (Greenwich). De notar la firma de Thevet, arriba de la página, seguida de la fecha: 1567.

haber sido denominado Falkland por el viajero inglés Strong en 1690,⁽¹⁰⁾ y este canal sigue la dirección NE - SW que tiene en realidad.

La organización del mapa difiere de la que era entonces usual en las cartas náuticas y es semejante a la de las representaciones regionales de Ptolomeo; en efecto, el mapa no presenta una proyección del tipo de las llamadas cartas planas ya que el valor de un grado de longitud geográfica es bastante menor que el de un grado de latitud, como corresponde en realidad a la región representada. Presenta una rosa de los vientos en la parte occidental de la que irradian 8 rumbos o vientos de los 16 o 32 que entonces se acostumbraba. Su escala numérica calculada es de 1: 1.608.700 m.

Están indicados los meridianos 320° y 321°, lo que muestra que se ha utilizado el procedimiento tolemeico de iniciar el cómputo de las longitudes en el archipiélago de las Canarias hacia el este y sólo en este sentido. Así lo confirma el hecho de que de los dos meridianos que representa el mapa el de 320° está al oeste del de 321°.

El meridiano inicial no es el de las islas de Cabo Verde como se ha supuesto⁽¹¹⁾ sino el de las Canarias; confirma esta característica el hecho de que tomando como meridiano cero el de la isla de Hierro (18° W Gr., en números redondos), el error cometido para la isla Sansón más oriental es de 1° en longitud y para la parte más occidental de las Sansón es de 3°, cifras que pueden considerarse como normales para esa coordenada en el siglo XVI.

En cambio, las latitudes del mapa acusan una diferencia de cerca de 2° con las reales de las islas Malvinas. Los valores de ambas coordenadas y especialmente las latitudes revelan, por su discrepancia con las verdaderas, que fueron obtenidas por el procedimiento de estima y no por observación astronómica; a la vez la mayor exactitud relativa de las longitudes revela que se partió de valores básicos más exactos que los de las latitudes. Retengamos bien ambas conclusiones.

Muchas más observaciones sugiere este mapa pero el hecho de no haber podido compulsar personalmente el código de la Biblioteca Nacional de París, que, de acuerdo a lo expresado por M. Hervé⁽¹²⁾ consta de 141 cartas graduadas, cuyas características de organización desconocemos (es decir, se ignora si sólo contienen graduación de latitudes, como era usual en el siglo XVI, o si además están dotadas de escala de longitudes como el de las islas Sansón) impide pronunciarse con certeza acerca del significado de algunas características y de su importancia en la evolución cartográfica hasta tanto nos sea posible efectuar ocularmente el examen de *Le grand Insulaire*.

(10) Tanto Groussac (*Las islas Malvinas*, B. A., 1936, pág. 101) como Hidalgo Nieto, que le siguió (*La Cuestión de las Malvinas*, Madrid, 1947, pág. VII), no supieron dar con la razón del nombre de Falkland elegido por Strong para designar al estrecho que separa las dos grandes islas del archipiélago. Sin embargo, ya Julius Goebel (*La Pugna por las Malvinas*, Buenos Aires 1950, pág. 160, nota 44) había señalado en 1927 que el nombre fue impuesto en honor de Antonio Vizconde de Falkland (1659-1694) quien era en esa época comisionado del Almirantazgo y posteriormente Primer Lord.

(11) Hervé, ob. cit., pág. 42, nota 85.

(12) Hervé, ob. cit., pág. 11, nota 4, N° 21.

No podemos, sin embargo, dejar de señalar una característica del mapa que llama poderosamente la atención. La relación entre el valor del grado de longitud y el de latitud en el mapa de las islas de Sansón - Malvinas es porcentualmente de 62 % que corresponde a la relación de los valores reales entre los paralelos 51° y 52° de latitud y no a los de 49° y 50° registrados en el mapa. El hecho demuestra que la situación de las islas está más de acuerdo a la realidad expresada por la relación de coordenadas que la indicada por los meridianos y paralelos de la misma.

Capítulo IV

IDENTIFICACION DEL DADOR DEL MAPA A THEVET

Según el texto de *Le grand Insulaire*, el mapa de las islas de Sansón le fue regalado a Thevet, en Lisboa, por un viejo capitán y buen piloto portugués de Magallanes.

¿Hay posibilidad de determinar quién pudo ser esa persona?

Los datos proporcionados por Thevet son, aunque escasos, tan precisos que, a pesar de que los tripulantes de la armada magallánica ascendían a 237 hombres ⁽¹⁾ y los portugueses que iban en ella sumaban 37 hombres,⁽²⁾ no cuesta mayor trabajo dar respuesta a la pregunta propuesta.

Hay que tener en cuenta que de todos los portugueses que se embarcaron en las naves de Magallanes, regresaron únicamente cinco ⁽³⁾ y de ellos solamente había desempeñado en la armada el cargo de capitán Alvaro da Mesquita, quien retornó a España en la nave de la que era capitán —la San Antonio— pero destituido y aprisionado por sus subalternos, amotinados por el piloto Esteban Gomes.

En suma, pese al elevado número de tripulantes del que los portugueses constituían algo más del 11 % del total, los datos convergen hacia una sola persona: Alvaro da Mesquita.

Se presenta una dificultad: Mesquita había abandonado a Portugal y entrado al servicio de España, pero para encontrarse en Lisboa cuando estuvo allí Thevet, debió retornar a su tierra. No se puede resolver este problema con carácter general pues algunos expatriados portugueses jamás regresaron a Portugal en tanto que otros aprovecharon cualquier oportunidad o pretexto para regresar a su patria.

Se impone, por tanto, el estudio crítico del caso de Alvaro da Mesquita; éste, natural de Estremoz, era primo de Magallanes por parte de madre ⁽⁴⁾ y había pasado a España, en compañía de sus dos hijos, Francisco y Martín, en busca de la protección de Magallanes.

- (1) Pigafetta proporciona este dato (*Primer viaje en torno del globo*, Madrid, 1927, pág. 43, anotación del día 10 de agosto de 1519). Navarrete (*Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*, t. IV, Madrid, 1837, pág. 22) menciona 239 tripulantes que sumados a otros que incluyó posteriormente, elevan a 265 (ob. y tomo citados, págs. 25 y 26) el total. El Vizconde de Lagoa comparte con Navarrete el parecer de que los tripulantes sumaban más de 239 hombres (Fernão de Mahalhais, t. I, p. 268).
- (2) Para el Vizconde de Lagoa (ob. y t. cit., pág. 267) los portugueses de la armada eran 43, pero del examen crítico de las listas de que se dispone, resultan sólo 37 (apéndice I).
- (3) Según muestra el apéndice I, sólo retornaron a España los cinco portugueses siguientes: capitán Alvaro da Mesquita, piloto Esteban Gomes, sobresaliente Simón de Burgos, marino Francisco Rodrigues y grumete Vasco Gomes Gallego.
- (4) La madre de Magallanes se llamaba Alda da Mesquita (Lagoa, t. I, págs. 108-110) y era hermana de Hernando da Mesquita, padre de Alvaro.



Fig. 5 — Retrato de André Thevet según la Cosmographie de Levant.

Alvaro y Francisco —padre e hijo— lograron enrolarse en la armada en calidad de sobresalientes⁽⁵⁾ de la nao capitana Trinidad.⁽⁶⁾ Pero no hubo lugar para Martín, quien debió quedar en tierra. Magallanes le consiguió una gratificación de 15.000 maravedís anuales en carácter de indemnización.⁽⁷⁾

Magallanes debía apreciar mucho a su primo pues al vacar la capitanía de la nao San Antonio por haber dispuesto el capitán general la prisión de Juan de Cartagena, su capitán titular, por insubordinación, lo sustituyó inicialmente por el contador Antonio de Coca pero luego designó a Alvaro da Mesquita capitán de la nave mayor de la flota.⁽⁸⁾

Por tanto, cuando la armada magallánica entró en el puerto patagónico de San Julián (49° 15' Sur) hacía más de tres meses que Mesquita ejercía el cargo de capitán de la San Antonio. Al día siguiente de la llegada, durante la noche, se produjo la sublevación de tres de las cinco naves (1° de abril de 1520).

El capitán Mesquita fue sorprendido por los sublevados cuando se hallaba descansando en su cámara; fue trasladado al camarote del escribano Jerónimo Guerra y encerrado en él con grillos en los pies y un vigilante en la puerta.

Dominada la insurrección por Magallanes, Mesquita fue repuesto en su cargo y el 15 de abril elevó una petición a Magallanes para que ordenase una pesquisa o investigación sumaria con objeto de dilucidar si era o no cierto que él —Alvaro da Mesquita— mataba a la gente a palos y no les daba de comer.

Cuando el 21 de octubre la expedición avistó el cabo Vírgenes, boca del estrecho que buscaban, Magallanes dispuso que la San Antonio y otros dos barcos fuesen a explorar el presunto paso. El piloto Esteban Gomes, amargado y decepcionado ante el trato, que creía injusto, recibido

(5) Sobresaliente era el tripulante que no desempeñaba oficio de marinero sino el de hombre de armas, para luchar con el enemigo en abordajes, desembarcos y en cuantas ocasiones se presentasen. Los sobresalientes corresponden a la actual infantería de marina. (Cf. Diccionario Marítimo Español, Madrid, 1831, s. v.).

(6) Navarrete, ob. cit., t. IV, pág. 14. Francisco da Mesquita figura en la lista de Navarrete como Francisco a secas pero la constancia de que era natural de Estremoz permite identificarlo. En la relación del sueldo que se pagó a los marineros, grumetes y pajes de la armada de Magallanes, complementado por el de los sobresalientes, (publicados en la Colección General de Documentos relativos a las islas Filipinas (Barcelona, 1920, t. III, pág. 52) figura la siguiente anotación que deja resuelto el caso: "francisco paje e criado del dicho capitán, natural de Estremuz, hijo de alvaro de mezquita. . ."

(7) Colección General de Documentos relativos a las islas Filipinas, t. III, pág. 107. La gratificación le fue confirmada el 29 de noviembre de 1522 (ob. cit., t. IV, págs. 50-51) en virtud de que el pago se le había suspendido desde el regreso de la nao San Antonio. Si se tienen en cuenta las prebendas que Magallanes consiguió para sus familiares y se considera al mismo tiempo que a un hermano del piloto Esteban Gomes se le negó el enrolarse en la armada por ser portugués, se comprenderá que ahí puede estar el origen de la malquerencia que Esteban Gomes comenzó a sentir hacia Magallanes; a lo cual cabe agregar que se fueron sumando otros motivos como el de su sustitución del cargo de piloto mayor de la nao Trinidad por el simple piloto de la San Antonio. Todo ello explica —aunque no justifique— la deserción que consumó Esteban Gomes al llegar al estrecho buscado.

(8) La carta del contador de la Casa de Contratación, Juan López de Recalde (Navarrete, Colección, t. IV, págs. 201-208) del 12 de mayo de 1521, registra los incidentes de la expedición, con arreglo a lo declarado por los desertores, y entre ellos figura la designación de Mesquita para el cargo de capitán de la San Antonio por Magallanes "en la primera costa del Brasil" (pág. 203).

de Magallanes quien, en vez de promoverlo a capitán, como él se creía merecedor, se vio desplazado por Mesquita y después, al salir de San Julián para el sur, rebajado del cargo de piloto de la nao capitana al de simple piloto de la San Antonio, no pudo soportar tales humillaciones y aprovechó la ocasión de encontrarse fuera del alcance de Magallanes, para sublevar a la tripulación y regresar a España. El capitán Mesquita intentó oponerse a los proyectos de Gomes y lo hirió con su espada en una pierna pero Gomes, a su vez, le atravesó la mano de una estocada, impidiendo a Mesquita defenderse. La tripulación entonces le apresó y depuesto del mando fue sustituido por el escribano Jerónimo Guerra; después de un viaje sin incidentes pero con raciones alimenticias disminuidas en razón del saqueo que había experimentado la despensa de la San Antonio, durante la sublevación de San Julián, la nave fondeó el 6 de mayo de 1521 en el puerto sevillano de las Muelas.⁽⁹⁾

La Casa de la Contratación, al enterarse de lo ocurrido en la nave, dispuso que interviniera el Contador Juan López de Recalde y que dos escribanos tomaran declaración a los tripulantes, tras lo cual el contador, con fecha 12 de mayo escribió al obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, quien, en ausencia del rey Carlos I, que había marchado a Alemania para ser coronado emperador, había recuperado la dirección de los asuntos de Indias de los que los anteriores regentes del reino —cardenal Jiménez de Cisneros y Adriano de Utrech— le habían desposeído parcialmente.

En el mismo mes de mayo volvieron, desde Sevilla, a escribir sobre el mismo asunto el doctor Matienzo y el contador López de Recalde, autoridades de la Casa de la Contratación, pero la carta iba dirigida esta vez al Rey de España; debido a la ausencia del monarca la carta debió llegar a las manos de los tres regentes de Castilla, nombrados por Carlos I: el cardenal Adriano de Utrech, el condestable Iñigo Fernández de Velasco y el almirante Fadrique Enríquez de Cabrera; pero éstos muy ocupados en sofocar el levantamiento llamado de los comuneros, se desentendieron de este asunto, del que se ocupó exclusivamente el obispo de Burgos, Don Juan Rodríguez de Fonseca como acostumbraba a hacer desde su nombramiento de encargado de los asuntos de Indias, en tiempos de los Reyes Católicos. Esta circunstancia resultó muy desfavorable para Alvaro da Mesquita, pues el obispo, al enterarse por las declaraciones parcialísimas de los sublevados, acerca de la forma en que Magallanes había reprimido el motín de San Julián, entre cuyas víctimas se contaba el abandono en la costa patagónica del capitán Juan de Cartagena, pariente de Rodríguez de Fonseca, contestó éste con fecha 26 de mayo a las autoridades de la Casa de la Contratación “ha me puesto tanta turbación la maldad que aquél [Magallanes] ha hecho” que consideró cómplice a Mesquita y lo trató como delincuente disponiendo que continuara preso y se le trasladara a Burgos a expensas del mismo Mesquita; también ordenó que se suspendiera el pago de sus haberes a los relacionados con la expedición, medida que alcanzó a los que como Pedro de Abreu y Martín da Mesquita no habían formado parte de la armada; y por último, resolvió “que se ponga muy buen recabdo a su mujer e hijos de hernando de magallaynes y aunque no se ponga en

(9) Cf. la carta ya citada del contador Recalde al obispo de Burgos.

parte desonesta se tenga sobreello muy bien recabdo de forma que en ninguna manera se pueda yr a portogal hasta que veamos que a sydo esto y hasta que su alteza otra cosa mande.”⁽¹⁰⁾

Esta decisión del obispo Rodríguez de Fonseca sólo puede sorprender a los que desconocen sus choques con Cristóbal Colón, con fray Bartolomé de las Casas y con Hernán Cortés; fueron precisamente los apoderados del último quienes pusieron término a la vida administrativa del obispo al lograr que Carlos V lo desautorizara y no lo nombrara para presidir el recién creado Consejo de Indias.⁽¹¹⁾

Pese a que Mesquita para defenderse, hizo sacar, en Sevilla, copia notarial de las actuaciones sumariales cumplidas en San Julián para justificar su conducta antes y después del motín, de nada le sirvieron esas medidas ante el inflexible rigor del obispo de Burgos y continuó preso hasta que al regresar la nave Victoria, después de dar la vuelta al mundo, los hechos le dieron la razón a Magallanes y como también había retornado a España Carlos V, después de ser coronado emperador en Alemania, se dispuso la libertad de Mesquita. Pero no paró aquí la cosa; volvieron a intervenir los enemigos de Mesquita y lograron que de nuevo fuera detenido y puesto en prisión. Así se desprende de una nota o discurso (como le llama Fernández de Navarrete) que Diego Barbosa dirigió al monarca en que expresaba que Magallanes, al sublevarse tres sus naves, “hizo la poca justicia que hizo, pudiéndola hacer mucha y no perdonar a tantos que después le fueron muy ingratos al beneficio que les hizo.”⁽¹²⁾ Alude claramente Barbosa, al referirse a los ingratos, a Juan Sebastián del Cano, que siendo de los principales sublevados de San Julián pues consta en la pesquisa de Mesquita, que dio orden entonces en la San Antonio de poner la artillería en condiciones de tirar, fue perdonado por Magallanes y al regreso de la Victoria declaró que era mala la administración de Magallanes y de Juan Lopes de Carvalho. No pretendo, con la aclaración que antecede del episodio recordado por Barbosa; oscurecer la fama de del Cano, que únicamente pone de manifiesto las debilidades humanas que afectan a los mismos héroes. Continúa diciendo Barbosa, al salir nuevamente en defensa de Mesquita: “Asimismo pareció claro por la maldad que le hicieron los que se volvieron con la principal nao que en su compañía llevaba al tiempo que más necesidad tenía de ella, y le prendieron y firieron el capitán de la dicha nao, por querer seguir a su capitán general y el servicio de V. M., sin traer ningún aviso ni provecho de que V. M. pudiese ser servido, los cuales acá fueron muy bien recibidos y tratados a costa de V. M.; y el capitán y algunos otros que quisieron seguir lo que complia a servicio de V. M. fueron presos y desamparados de toda la justicia que en tal caso fuera razón que se les hiciera; así en no les dar ningún favor ni remedio para su libertad, mas antes el dicho capitán

(10) Colección de documentos de las islas Filipinas, t. III, págs. 139-149, 150-152 y 153-156.

(11) Véase: Mariano Alcocer Martínez, *Don Juan Rodríguez de Fonseca*, Valladolid, 1926, y Shaffer, *El consejo de Indias*, Sevilla, 1935, 2 t.

No se dispone de un estudio completo sobre Rodríguez de Fonseca, calificado por el obispo de Mondoñedo, doctor Antonio de Guevara, en carta que le escribió en 1523 a requerimiento del propio Fonseca, de “macizo cristiano y muy desabrido obispo.” (Schäfer, *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, tomo I, Sevilla, 1935, pág. 3).

(12) Navarrete Colección de los viajes, t. IV, págs. 298-301.

estuvo preso, así en la ciudad de Sevilla como después en Burgos, hasta el tiempo que V. M. llegó a España, sin nunca le querer oír ni guardar justicia; antes agora despues de V. M. estar en esta villa, le tornó a mandar prender, por indicios de quien le quiere hacer mal, sin haber causa ni razón para ello; de lo cual resultan tan malos ejemplos que quiebra el ánimo a los que desean hacer lo que deben, y lo aumenta a los que hacen al contrario: de donde digo que no sé que razón habrá, dejadas todas las otras cosas que de justicia se debiera hacer, para que V. M. perdiere el interese y servicio de que esta nao pudiera recibir no se volviendo; lo cual según lo que ella llevaba de mercadería, y así de las otras calidades de ella, V. M. pudiera ser de ello muy servido, pero digo que ya que V. M. quiere disimular su propio interese, no sé que razón hay para que no haga justicia a los que la pretenden, como es al capitán y maestre y otras personas que en la dicha nao vinieron forzados, y que querían seguir lo que debían, y asimesmo lo del capitán general Hernando de Magallanes, que con tanto trabajo y costa deseaba cumplir este viaje, que bien debiera bastar el daño que él recibió en morir. Por falta de la gente que vino en la dicha nao no es razón que se pierda el interese que él de ella pudiera haber, a lo menos para complir las deudas que él dejó, y también para se le hacer bien por su ánimo, lo cual fuera razón que V. M. tomara a cargo de hacer para acrecentar el ánimo a los que deseasen su servicio, porque como todos venimos por ejemplo, los que grandes servicios hacen, grandes mercedes e memoria debe de haber de ellos.” (13)

Barbosa, en su alegato, insisten en que mientras a Mesquita se le mantuvo preso al llegar a España en la San Antonio, a los dirigentes de la sublevación, como Jerónimo Guerra y Esteban Gomes se les daba por cárcel la Casa de la Contratación y se les trató con toda clase de consideraciones. A tal extremo llegó el injusto trato que Pedro de Abreu y Martín de Mesquita, totalmente ajenos a lo ocurrido en la armada pues ninguno de los dos formaron parte de la misma, se les suspendió el pago de sus sueldos hasta octubre de 1522 (14) en tanto que Esteban Gomes, el motinero, cobraba sus sueldos desde octubre de 1521, es decir, un año antes. (15)

Los términos del alegato o discurso de Barbosa nos enteran de que Magallanes contrajo grandes deudas durante la navegación al adelantar dinero a los tripulantes que acudían a él en busca de ayuda y al hacer cuentas al final del viaje se vio que en muchísimos casos los sueldos devengados por los tripulantes que habían fallecido no alcanzaban a saldar las deudas; se responsabilizó entonces a Mesquita, por ser pariente o deudo de Magallanes, de las deudas de éste y al no

(13) El discurso o alegato de Barbosa no lleva fecha y Navarrete lo data en 1523. Para la datación debe tenerse en cuenta que Barbosa, al referirse a la presencia de Carlos V en “esta villa”, alude a la de Valladolid en la que el emperador residió desde setiembre a diciembre de 1522 y a continuación los primeros meses de 1523 hasta agosto inclusive (Cf. Manuel de Foronda y Aguilera, *Estancias y viajes de Carlos V*, Madrid, 1895, pág. 24). Por tanto, fue en los últimos meses de 1522 y o el primer semestre de 1523 que Barbosa redactó y elevó su alegato.

(14) Cf. *Colección General de Documentos relativos a las islas Filipinas*, t. III, pág. 346.

(15) Ob. y t. cit., pág. 195.

poderlas pagar el infortunado se le encarceló de acuerdo a la legislación vigente; por ello Barbosa pide al emperador que condone esas deudas en mérito a los servicios prestados por Magallanes que llegó hasta dar su vida por España.

Ignoramos el resultado de la gestión de Barbosa; es de suponer que haya tenido éxito pues en 1523 Mesquita estaba ya en libertad y en tratativas para regresar a su patria según surge de una carta del rey de Portugal D. Juan III, quien con fecha 3 de marzo de 1523 le escribió a su embajador en España, Luis de Silveira, lo siguiente: . . . “e Nuno Ribeiro nos dise que parecera que Aluaro de Mesquita se contentarya com ho filharmos e com mais algũa outra cousa pouco e que o achara mais leue, e que Esteuan Gomes achara mais pesado. Porem vos trabalhay quanto posyuel vos for porque ambos venham e aveendo de vir nam em vosa companhia, porque asy o aveemos por milhor e cousa mais fora de pejo.” (16)

Según se desprende de la carta real y de los hechos subsiguientes Esteban Gomes resistió a todas las tentativas de repatriación porque hasta entonces en España le había ido mejor de lo que quizá merecía en tanto que a Mesquita le ocurría todo contrario y ello explica que este aceptara la repatriación y se encontrara en Lisboa en 1563-1567, cuando entregó a Thevet el mapa de las islas Sansón.

Queda en pie una objeción. ¿Es verosímil que Mesquita conservara en su poder el mapa de las islas de Sansón después de haber estado preso en España?

Se dispone de pruebas que acreditan que a Mesquita, no le quitaron ni decomisaron sus papeles. Así lo confirma el hecho de que a la llegada de la San Antonio a Sevilla, después de ser transferido Mesquita desde su prisión en el barco a la cárcel del Almirante, debió conservar sus papeles pues valiéndose de un criado de su pariente Diego Barbosa, alcaide de los Reales Alcázares, pudo enviar a la escribanía de Bernal González de Vallecillo un ejemplar de las actuaciones cumplidas en San Julián con motivo del motín del 1º de abril de 1520. Este documento, publicado primeramente por Martín Fernández de Navarrete, (17) muestra fehacientemente que a Mesquita no le confiscaron sus papeles ni se los tocaron siquiera, pues un escrito tan comprometedor para los sublevados (como Jerónimo Guerra y Juan Sebastián del Cano) como lo era la pesquisa de San Julián, copiada en la escribanía de Bernal González de Vallecillo, pudo conservarla en su poder sin que le fuera arrebatada ni destruida; con mucha mayor razón debió conservar el mapa de las islas de Sansón que a nadie comprometía ni perjudicaba.

La excelente factura del mapa de las islas de Sansón regalado a Thevet, permite identificarlas sin esfuerzo y al mismo tiempo excluye

(16) Vizconde de Lagõa, *Fernão de Magalhães*, t. I, pág. 269. La traducción del pasaje transcrito es la siguiente: . . . “y Nuño Ribeiro nos dice que al parecer Aluaro da Mesquita se contentaría con que lo acogiésemos y con alguna otra poca cosa que lo halló más accesible y que a Esteban Gomes lo halló más pesado (difícil). Por tanto trabajaréis todo lo posible porque ambos vengan y en caso de venir no vengan en vuestra compañía, porque así lo consideramos mejor y más lejos de impedimento.”

(17) Navarrete, *Colección*, t. IV, pág. 189. Reproducido después en la *Colección de documentos de las islas Filipinas*, t. III, pág. 78.

que Mesquita pudiera ser su autor, pues no sólo se carece de toda noticia acerca de que fuera cartógrafo, sino que la alta calidad del trabajo obliga a atribuirlo a un especialista de campanillas.

De la armada de Magallanes formaban parte dos cartógrafos: Andrés de San Martín, quien desde el 24 de julio de 1512 estaba autorizado por real cédula a sacar copias del padrón real de la Casa de la Contratación de Sevilla, lo que acredita su competencia profesional, y Esteban Gomes, de quien se sabe que confeccionó cartas náuticas.⁽¹⁸⁾

Gomes no debió intervenir en la confección del mapa de las islas de Sansón de Thevet, pues las que figuran con el mismo nombre en las cartas de Diego Ribeiro, colocadas en ellas gracias a informes suministrados por el propio Gomes, resultan irreconocibles, lo que significa que no se encontraba a bordo de la nave descubridora y ni siquiera debió ver las islas; los datos que poseía Gomes debió recogerlos de otros tripulantes y es por ello que las Malvinas aparecen representadas en las cartas de Ribeiro y Santa Cruz en forma distinta de como son en realidad.

Por exclusión de Gomes, hay que atribuir la autoría del mapa de las Sansón al otro cartógrafo de la expedición magallánica: Andrés de San Martín. Confirma esta atribución el hecho de que el mapa presenta doble graduación: de latitudes —que era lo común en la época— y longitudes (que sólo los grandes cartógrafos como Diego Ribeiro se daban el lujo de usar en sus producciones).

La presencia de otro detalle: el empleo de la graduación tolemaica de las longitudes, consistente en el cómputo de esa coordenada desde el meridiano inicial de las Canarias, siguiendo hacia el este y dando la vuelta entera a la circunferencia terrestre, sin antimeridiano, corrobora la atribución a San Martín, pues los portugueses empleaban como meridiano cero el de las islas del Cabo Verde (adoptado también más tarde por los españoles, como Alonso de Santa Cruz en el *Islario*).⁽¹⁹⁾

Es menester aclarar que si bien San Martín, en sus cálculos astronómicos, utilizaba como meridiano inicial el de Sevilla⁽²⁰⁾ se desconocía si también hacía uso de él en sus producciones cartográficas pues hasta el presente no se conocía ninguna de sus obras.

El mapa de las islas de Sansón revela que en las cartas náuticas San Martín seguía el cómputo clásico de Ptolomeo empleado también por Martín Waldseemüller en su carta universal de 1507,⁽²¹⁾ por Ma-

(18) La real cédula referente a San Martín es mencionada por La Puente y Olea (*Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación*, Sevilla, 1900, pág. 333).

En lo referente a Esteban Gomes, en un estudio de Pedro Ruiz de Villegas sobre la longitud geográfica de las Molucas, publicado parcialmente por Andrés García de Céspedes, se menciona "la carta que vi de Esteban Gomes" (*Regimiento de Navegación*, Madrid, 1606, 2ª Parte (Hydrografía), (pág. 148).

Henry Harrisse también confirma la existencia de cartas de navegar de Esteban Gomes (*Armando Cortesão, Cartografía e Cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI*, Lisboa, 1935, t. II, pág. 204).

(19) *Islario General de todas las islas del Mundo*, c. 1541 ed. Madrid, 1918, pág. 44.

(20) Cf. Laguarda Trías, *Las longitudes geográficas de la Membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación*, Lisboa, 1975, pág. 161.

(21) Cf. Laguarda Trías, *El Hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502*, Montevideo, 1982, fig. 5 en pág. 78.

ximiliano Transilvano en su carta con el relato de la expedición de Magallanes⁽²²⁾ y por Pedro Apiano en su *Cosmografía* (1524).⁽²³⁾

El análisis efectuado permite, con real fundamento, atribuir la autoría del mapa de las islas de Sansón a Andrés de San Martín, siendo éste el único ejemplar que se conoce de una actividad en la que el cosmógrafo sevillano descolló ampliamente.

Ya se ha dicho que la identificación de las islas de Sansón del mapa, que, desde ahora se puede llamar de San Martín, con las Malvinas es indubitable pues aparecen en él bien representadas las dos islas mayores (Gran Malvina y Soledad) separadas por el canal o estrecho conocido posteriormente, con el nombre de Falkland (que le dio Strong en 1690)⁽²⁴⁾ y de San Carlos (que le aplicaron los españoles), con su verdadera orientación NE-SW. Si se repara que en el mapa de las Malvinas levantado en 1770 en Alemania, a raíz de la primera disputa sobre la propiedad de esas islas⁽²⁵⁾ (véase fig. 6) la parte norte de las islas es muy semejante a las del mapa de San Martín en tanto que en la parte sur difieren entre sí y con la realidad, esta coincidencia, a través del tiempo, confirma plenamente la identificación.

En cambio produce sorpresa que las latitudes atribuidas en el mapa a las islas de Sansón difieran en dos grados en menos de las que corresponden a las Malvinas cuando ya el mismo San Martín había determinado las latitudes de la costa atlántica con precisión del orden de los minutos (20' como diferencia máxima); el hecho significa que San Martín no dispuso para confeccionar su mapa de valores determinados astronómicamente sino de datos procedentes de la estima. Y efectivamente, esta conclusión resulta confirmada por el hecho de que San Martín no determinó la latitud del puerto de San Julián hasta el 23 de agosto de 1520 (véase apéndice N° 2), lo cual supone que las islas de Sansón debieron ser descubiertas antes del 23 de agosto de 1520 pues si se hubiera dispuesto de la latitud del puerto de San Julián la estima pudo haber sido más exacta. También se explica que no pudieran realizar observaciones astronómicas en las Malvinas-Sansón pues las condiciones meteorológicas en esa época del año son frecuentemente adversas.

En cuanto a la longitud geográfica los valores registrados en la carta de San Martín, son los meridianos 320° y 321° Este de las Canarias correspondientes a 39° y 40° W. de las Canarias, que equivalen a 57° y 58° W. de Greenwich y que suponen una diferencia de 1° y 3° con los valores reales, lo que acredita que esta coordenada tampoco fue determinada por observaciones astronómicas, ya que el mismo San Martín calculó la longitud del puerto de San Julián con 36' de error solamente,⁽²⁶⁾ el 17 de abril de 1520. Por otra parte, esos desvíos de 1° y 3° en longitud tampoco eran exagerados para la época, según lo confirma el estudio del viaje de la nave portuguesa San Pantaleón en 1595 en que

(22) Laguarda Trías, *Las longitudes geográficas de la Membranza*, pág. 164.

(23) Laguarda Trías, *Las tablas de posiciones geográficas americanas de Pedro Apiano*, en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, Madrid 1979, tomo CXV, pág. 304.

(24) Groussac, *Las islas Malvinas*, pág. 99.

(25) Enrique Ruiz Guiñazú, *Proas de España en el mar Magallánico*, pág. 148.

(26) Laguarda Trías, *El Hallazgo del Río de la Plata en 1502*, apéndice N° 4, pp. 213-217.



Fig. 6 — Mapa de las islas Falkland levantado en 1770 por el cartógrafo alemán, Stock, de Leipzig.

de acuerdo a los datos del diario de abordo, redactado por el notable piloto Gaspar Ferreira Reimão, las derrotas acusan 5° de diferencia en longitud. (27)

Por lo demás, en el siglo XVI, no todos los cartógrafos ni autores de obras geográficas utilizaban en sus cartas y textos los valores de longitud geográfica para determinar la posición de los lugares. Puede servir de ejemplo el Quatripartitu del piloto mayor de España, Alonso de Chaves, quien no se atrevió en su tratado a señalar las longitudes geográficas de los lugares registrados en el texto. Sólo su hijo Jerónimo, en su Chronographia o Reportorio de los Tiempos (Sevilla, 1554) realizó la proeza de insertar en su obra una tabla de posiciones geográficas con sus longitudes y latitudes. (28)

Lo expuesto muestra que el mapa de las islas de Sansón de Andrés de San Martín es realmente excepcional para su época. Y lamentamos no poder atribuirle la introducción de ciertas innovaciones que se observan en la obra y en cuyo análisis no entramos, en razón de que el manuscrito de Le Grand Insulaire contiene 141 cartas graduadas (29) que, a excepción del de las islas Sansón, no hemos podido ver ni estudiar, por lo cual no se le pueden atribuir a San Martín ya que podrían haber sido introducidas posteriormente por fray André Thevet.

(27) Véase el estudio del investigador portugués Joaquín Rebelo Vaz Monteiro, *Estudo cartográfico de uma viagem a Índia no século XVI*, Porto, 1970, pág. 77.

(28) Cf. La tabla de posiciones geográficas americanas de Pedro Apiano.

(29) Roger Hervé, ob. cit., pág. 11, nota 24, N° 21.

Capítulo V

RAZON DE LOS NOMBRES DE LAS ISLAS Y FECHA DE SU DESCUBRIMIENTO

La doble denominación de las islas de Sansón o de los Gigantes, empleada como título del mapa de San Martín (copiado por Thevet, según surge de sus leyendas en francés), sugiere una sinonimia, en caso de que el primer nombre corresponda al del héroe bíblico. Pero esta equivalencia está basada en un supuesto que no es seguro que sea el que se les ocurrió a los que impusieron esas denominaciones.

En efecto, la Biblia ⁽¹⁾ no dice que Sansón fuera un gigante pues sólo menciona su fuerza extraordinaria y la longitud de sus cabellos pero ciertas hazañas realizadas por el héroe hebreo, como la de arrancar y echarse al hombro las puertas de la ciudad de Gaza, con sus pilares y cerrojo puesto, exigen no sólo enorme fuerza sino una estatura descomunal. Pero no está claro que estas razones sean las que motivaron la imposición del nombre de Sansón ni tampoco se conocen los motivos por los que se prefirió el nombre de un personaje que la Biblia no califica de gigante y se prescindió, en cambio, del de verdaderos gigantes, tanto o más populares y conocidos que el de Sansón, como podría ser el de Goliat, por ejemplo.

Estas dudas obligaron a forjar algunas hipótesis para resolver esos puntos no muy claros y luego se las debió descartar al comprobarse que contradecían hechos ciertos y conocidos. El autor, al encontrarse ya en posesión de la solución buscada, hubiera podido prescindir de estos tanteos y mencionar únicamente los datos que resultaron válidos, pero estima que esta selección posterior, produciría en el lector la falsa sensación de una infalibilidad que el autor está lejos de poseer y mucho menos de fingir, por lo cual comienza por declarar que inicialmente pensó que el descubrimiento de las islas de Sansón se produjo, tal vez, al principio de la estada en San Julián, en el curso de una exploración en que intervino más de una nave de la armada magallánica.

Es fácil percatarse de que Magallanes cuando llegaba, en el curso de su viaje, a un río o entrante de la costa que, por sus dimensiones obligaba a su reconocimiento o exploración, acostumbraba a enviar dos barcos, y no uno solo, en diversas direcciones o rumbos. Tal fue lo que hizo en el Río de la Plata; según el diario de Francisco Albo, al llegar a la

(1) Biblia, Antiguo Testamento, Libro de los Jueces, cap. 13 a 16.

punta identificada con la hoy llamada de Colonia,⁽²⁾ el día 15 de enero de 1520, envió al navío Santiago —el menor de la armada— al mando de su capitán y piloto Juan Serrano, para que remontara el río y comprobara si existía algún paso para el otro océano. Mientras esperaba el regreso de la Santiago, Magallanes desde el fondeadero de la Colonia se dirigió en otras dos naves hacia el sur del estuario.⁽³⁾

En la misma forma procedió antes de entrar con todas sus naves en el puerto de San Julián, conforme relata Maximiliano Transilvano en su carta.⁽⁴⁾

De idéntica manera volvió a actuar en octubre y noviembre de 1520, antes y después de penetrar en el estrecho que buscaban.⁽⁵⁾

Una vez instalado para invernar en San Julián, Magallanes envió la carabela Santiago en viaje de exploración hacia el sur, según se desprende de la carta del contador Juan López de Recalde en que se lee, de acuerdo a lo declarado por los desertores de la nave San Antonio, que “estando él [Magallanes] haciendo las negras justicias o muertes envió a descubrir adelante la caravela menor Santiago donde se perdió e fueron a recoger las cosas de mercadería que en ella iban”.⁽⁶⁾ A continuación la carta se refiere al viaje de todas las naves hacia el sur lo que se realizó en octubre de 1520; esta confusa redacción de la carta ha hecho creer a algunos historiadores que el viaje de la Santiago se realizó al final de la estada en San Julián;⁽⁷⁾ sin embargo, muchos detalles documentados permiten establecer la fecha verdadera en que la Santiago efectuó su último viaje.

En primer término, Serrano llegó con su nave hasta un río, situado veinte leguas al sur de San Julián; dicho río fue denominado de Santa Cruz (nombre que verosíblemente le aplicó por haber arribado en el día 3 de mayo, fecha en que la Iglesia Católica conmemora la invención de la Santa Cruz); por otra parte, el naufragio, ocurrió tres leguas más al sur el día 22 de mayo, según resulta del hecho de haber perecido en él una única persona, un negro esclavo de Serrano que murió ahogado por no haber querido salir de debajo de cubierta;⁽⁸⁾ en la lista de fallecidos de la expedición aparece registrado: “martes veynte e dos días del mes de mayo se ahogó vn negro esclauo del piloto

(2) R. Laguarda Trías, *El hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502*, Montevideo, 1982, pág. 158.

(3) Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos*, Madrid, 1837, t. IV, pág. 211.

(4) Navarrete, *ob. y t. cit.*, pág. 257.

(5) Jong, *Um roteiro inédito da circunnavegação de Fernão de Magalhães*, Coimbra, 1937, pág. 18 y 19.

(6) Navarrete, *Colección*, t. IV, pág. 206.

(7) La carta de Maximiliano Transilvano incide en el mismo defecto que la de López de Recalde, al expresar que “después de perdida la Santiago, determinó Magallanes de pasar todavía adelante con las otras cuatro naos que le quedaban” (Navarrete, *Colección*, t. IV, pág. 264). Por su parte, el Roteiro de Leyden coloca en el relato la exploración de la Santiago (efectuada en el mes de mayo de 1520) después de haber mencionado los contactos con los indios patagones que tuvieron lugar en junio y julio de 1520.

(8) Jong, *Um roteiro inédito*, fol. 245 verso del manuscrito de Leyden y pág. 17 de la edición de 1937.

Juan Serrano el qual se ahogó en el nabio de santiago quando se perdió / a 22 de mayo de 1520.”⁽⁹⁾

La fecha bien establecida del naufragio de la carabela Santiago permite afirmar sin ningún género de dudas, que el viaje de exploración se realizó en el mes de mayo de 1520, o sea, al principio de la estada en San Julián.

No consta en ningún escrito que, con la Santiago, fuera enviada a explorar la nao S. Antonio, y hay que descartar tal suposición por las razones siguientes: desde el 2 al 7 de abril, día este último, en que fue ejecutado Garpar de Quesada,⁽¹⁰⁾ el capitán de la San Antonio, Alvaro da Mesquita estuvo ayudando y asesorando a Magallanes en la substanciación de los procesos a los sublevados; según Ginés de Mafra⁽¹¹⁾ se dictaron 40 sentencias de pena de muerte en la horca pero “esta crueldad no consintió la demás gente de la armada, yéndole la mano al Magallanes, el cual viendo que no podía salir con su intención, mudó consejo y conmutó la pena en otra menor.” Esta intervención de los tripulantes en los juicios y sentencias es, a todas luces, falsa. Fue Magallanes mismo quien, por su sola decisión, conmutó las penas, no sólo por razones humanitarias sino porque necesitaba los servicios de esos hombres para realizar su proyecto de llegar a las Molucas y por ello no podía dejar desguarnecidos de tripulantes a los barcos.

Consta por otro papel⁽¹²⁾ que el 15 de abril, el capitán Alvaro da Mesquita presentó a Magallanes una petición para que se efectuara una pesquisa o información sumaria sobre el motín del 1º de abril; la pesquisa comenzó el 19 de abril de 1520 y terminó el 26 del mismo mes lo que demuestra que la San Antonio y su capitán se encontraban en San Julián en ese intervalo. Más tarde, el 2 de junio de 1520 está registrada la muerte por haberse ahogado del lombardero Roger Dupré, perteneciente a la dotación de la nao San Antonio “estando el armada surta en el puerto de San Julián”, agrega la nota.⁽¹³⁾

Durante los meses de mayo y junio la San Antonio no pudo salir de San Julián pues Magallanes dispuso que ella y las otras naves fueran puestas a monte en una isla del puerto de San Julián para carenarlas y repararlas a fin de poder proseguir el viaje.⁽¹⁴⁾

(9) Relación de todas las personas que fallecieron en la expedición de Magallanes, en *Colección General de Documentos relativos a las islas Filipinas*, Barcelona, 1920, t. III, págs. 283-286.

(10) La ejecución de Gaspar de Quesada y fecha en que se efectuó están registradas en la lista de fallecidos de la armada magallánica (*Colección de doc. de islas Filipinas*, t. III, pág. 285).

(11) Libro que trata del descubrimiento del estrecho de Magallanes (publicado juntamente con la *Descripción de las costas desde el cabo de Buena Esperanza a Leyquios*), Madrid, 1921 pág. 190.

(12) Información que mandó tomar Magallanes en el puerto de San Julián sobre el atentado que cometió Gaspar de Quesada, capitán de la nao Concepción (Navarrete, *Colección*, t. IV, documento N° XX, págs. 189-201).

(13) Cf. Relación de todas las personas que fallecieron en la expedición de Magallanes en *Colección de Doc. de las islas Filipinas*, t. III, pág. 286.

(14) Roteiro de Leyden, fol. 245 verso, ed. de Jong, 1937, pág. 16: “No meyo deste ryo se faz húa lezira pequena de terra bayxa, disposta para tirarem as naos a monte porque a praya he chãa & de terra enxuta e firme. Aquí as tirarão & concertarão da sua uontade” El diario de Albo confirma lo que acaba de expresarse al registrar que “allí [en San Julián] adobaron los navíos” (Navarrete, *Colección*, t. IV, pág. 214).

Los hechos expuestos nos parecen lo suficientemente convincentes para descartar la suposición de que la nao San Antonio haya salido a explorar junto con la Santiago o sola al principio de la estada en San Julián.

Otra consideración obliga a descartar que el hallazgo de las islas de Sansón se produjera en los primeros meses de la permanencia en San Julián. Dado que las islas estaban inhabitadas al descubrirse, el nombre de islas de los gigantes, aplicado a ellas como segundo nombre en el mapa que Mesquita regaló a Thevet, implica una relación con los indios corpulentos que vivían trashumantes en las cercanías del puerto de San Julián.

Ahora bien, Pigafetta y otros testigos coinciden en que transcurrieron dos meses antes que los españoles se apercibieran de la presencia de indígenas en San Julián.⁽¹⁵⁾

Aunque una hipercrítica infundamentada ha pretendido negar el gigantismo de los indios del puerto de San Julián⁽¹⁶⁾ todos los testigos de vista coinciden en que eran sumamente altos.

Francisco Albo en su derrotero, si bien no dice ni una palabra acerca del motín de San Julián, refiere, en cambio, que en ese puerto “vinieron muchos indios, los cuales van cubiertos de unas pellejas de antas,⁽¹⁷⁾ que son como camellos sin comba, y traen unos arcos de caña muy pequeños como turquescos, y las flechas como ellos, y en la punta traen una punta de pedernal por hierro y son muy livianos corredores y hombres muy cumplidos y bien afaicionados.”⁽¹⁸⁾ Algunas de las voces finales del párrafo que acaba de transcribirse exigen comentario: *liviano* con el sentido de rápido, ligero no figura en el Diccionario de la Real Academia Española (XIX ed.); *cumplido* es lusitanismo por alto, si bien el DRAE le asigna a la 4ª acepción el significado de largo; *afaicionado* es barbarismo por afaccionado, voz que el DRAE registra como anticuada y con el sentido de bien agestado.⁽¹⁹⁾

(15) Pigafetta, *Primer viaje en torno del mundo*, Madrid, 1927, pág. 55; “transcurrieron dos meses sin que viéramos ningún habitante del país.”

(16) Carlos Amoretti, en la traducción francesa de la obra de Pigafetta, publicada en París, en 1801 (al año siguiente de haber publicado en Milán el texto italiano del manuscrito conservado en la Biblioteca Ambrosiana) refiere que un escritor del siglo XVIII, De Paw, sostuvo, por razones pseudofilosóficas, que no podía haber gigantes en América porque la Naturaleza está degradada; De Paw reprocha a Pigafetta no haber visto bien a esos hombres.

Cornelio de Paw, de Amsterdam (1739-1799) escribió *Recherches sur les Américains* (1768, t. I, pág. 289) donde entre otras originales ideas tuvo la desfachatez de acusar a Pigafetta de “crédulo e ignorante”, que sin empleo y sin carácter hizo una excursión en el navío *Victoria*.”

¡Se necesita incomprensivo desparpajo para tildar de excursión al primer viaje alrededor del mundo que duró tres años y del que regresaron escasísimos sobrevivientes, entre ellos Pigafetta!

(17) El anta es un cérvido del hemisferio boreal y nada tiene que ver con el guanaco, camélido de América del Sur. con el cual Albo lo ha identificado por confusión.

(18) Navarrete, *Colección*, t. IV, págs. 214-215.

(19) No me hubiera metido en explicaciones lexicográficas de no haber reparado que los PP. Pastells y Bayle transcriben así las últimas voces: “hombres muy cumplidos y bien aficionados” (*El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*, Madrid, 1920, t. I, pág. 67) Por no serme posible deslindar si se trata o no de una errata de imprenta, creí conveniente dar las explicaciones que figuran en el texto.

Por su parte, Maximiliano Transilvano dice en su carta al cardenal de Salzburgo que “en San Julián vieron algunos indios que andaban por la ribera cogiendo de las conchas que por allí había, los cuales eran de muy valientes cuerpos como gigantes y andaban vestidos de pellejos de animalias fieras y su color era algo tostada y morena, mas de lo que el sitio de aquella tierra requería y demandaba”⁽²⁰⁾ Aunque tal vez el lector no reclame aclaración, considero necesario agregar que si bien Maximiliano Transilvano no fue testigo ocular, su carta reproduce puntualmente los informes orales de Juan Sebastián del Cano.

Ginés de Mafra, tripulante de la armada magallánica, puntualiza que “en dos meses que esta armada estuvo en este río de Sant Julián sin ver gente, al cabo dellos ya que se querían partir, una noche el que velaba dixo que parecían unos fuegos en tierra a los cuales Magallanes envió alguna gente para traer alguna carne fresca, si la hallasen, prohibiendo a los que iban que no hiciesen mal a la gente: los cuales hecho el mandado de su capitán y llegados al fuego, vieron que era un rancho a manera de cabaña de viñadero, muy pequeño, cubierto de pellejos. Los nuestros cercaron el rancho y se dieron tan buena maña que ninguno de los que en el rancho estaban que eran siete personas se fueron.

A la mañana hallaron allí cinco ovejas muy grandes de grandeza y hechura no vista que después acá se ha visto ser de las que del Perú traen, estas tomaron los nuestros sin ninguna resistencia que los indios les hiciesen, los cuales les rogaron por señas que les dejasen una por que era doméstica, con la cual tomaban las otras. Los nuestros entendida la petición lo hicieron, y traxeron las cuales dieron a Magallanes, diciendo como entre la gente habían hallado, que eran todos muy grandes, estaba uno que en hedad parecía mozo y que en cuerpo era tan alto que pasaba de quince palmos de alto.⁽²¹⁾ Magallanes se enojó porque no le habían traído y mandó que los que habían ido y otros dos hombres mas fuesen siguiendo aquella gente y trajesen aquel mancebo. Los nuestros tornaron a seguir la gente, la cual proveyendo lo que podía venir habían desamparado el rancho y huido, y los nuestros por el rastro que en la nieve estaba señalado por que había mucha nieve los siguieron. Ya tarde los alcanzaron en un valle en otro rancho que allí hallaron hecho y luego los indios aderezaron para irse y se pusieron en defensa y entre tanto los dos dellos cargaron el ato y huyeron entre ellos el moço los nuestros por tomallos se llegaron a ellos y desta llegada hirieron los indios a un barrasa por la verija de que luego murió y con esto se fueron los Indios sin ser parte los nuestros para se lo estorbar, y los nuestros porque estaban lejos de las naos porque habían andado todo aquel día y noche y no habían traído comida, determinaron de se tornar y no los seguir mas: y tomados algunos pedazos de carne que hallaron en el rancho dieron la buelta hacia las naos. Aquella noche durmieron en un montecillo donde hicieron lumbre y asaron de aquella carne que llevaron y vevieron nieve derretida en unos capacetes, y sin otro abrigo más de que el de las lanzas les venía, aunque hacía mucho frío pasaron

(20) Navarrete, *Colección*, t. IV, pág. 257.

(21) Quince palmos equivalen a m. 3,15, altura exagerada aún tratándose de indios patagones.

aquella noche, otro día llegaron a las naos perdido un hombre, y ellos bien cansados de que Magallanes mostró mucha tristeza y mandó que treinta hombres entrasen por la tierra y matasen los que hallasen en venganza del muerto, y porque los primeros no lo habían enterrado, que lo enterrasen, lo cual se hizo; y no hallando nadie en quien vengar su ira y enojo por ser el primer hombre de los del armada muerto a manos de indios acabo de ocho días que por la tierra anduvieron buscando, bien cansados y fatigados sin traer otra cosa se volvieron a las naos donde dieron razón a Magallanes de lo dicho.”⁽²²⁾ Los dichos de Ginés de Mafra, entre ellos, la muerte de Barrasa a manos de los indios, resulta confirmada por la lista de los fallecidos de la armada de Magallanes.⁽²³⁾

El Roteiro de Leyden confirma los dichos que anteceden: “as gentes desta terra de [San Julián] são grandes de corpo como as dalemanha & terras do norte, uestê pelles de alimaria monteses que cação por que mansas não as crião, não habitão em povoações certas mas andão em quadrilhos mudando as estancias de hua parte pa outra como lhe bem parece. São esforçados na guerra pelejão com arcos de pao, frechas de cana & pontas de pedra aguda. Não tem navegação mais que algúas almadias pequenas & poucas: & uiuem por distinto natural barbaro sem artificio nem industria. Nam tem rey, nê ley, nem culto diuino, nem escriptura, nem memoria algúa do pasado, nem sabem quem forão seus antepassados, nem donde ou quando uierão aly ter”.⁽²⁴⁾

A estos indios del puerto de San Julián les aplicó Magallanes el nombre de patagones. Las voz patagón figura ya en el diario de Antonio Pigafetta:⁽²⁵⁾ “il nostro capitano generale diede a quel popolo il nome di Patagoni”. Se creyó durante mucho tiempo⁽²⁶⁾ que el nombre patagón significaba pie grande y así parecían confirmarlo los datos de los viajeros

(22) Ginés de Mafra, *Libro que trata del descubrimiento del estrecho de Magallanes*, Madrid, 1921, págs. 192-193. Aunque los datos de Ginés de Mafra son ciertos, ha omitido todo lo referente a los primeros contactos con los indígenas que comenzaron, según Pigafetta, con la aparición espontánea de un indio gigantesco frente a las naves, dos meses después de estar en San Julián; según Pigafetta, el hecho ocurrió en mayo de 1520 en tanto que lo relatado por Ginés de Mafra ocurrió en julio y lo confirma la muerte de Barrasa, herido por los indios, a finales de julio. Por otra parte, la lista del vocabulario de los indios patagones, proporcionada por Pigafetta, supone una larga y amistosa relación con los indígenas, que debió comenzar en el mes de junio de 1520 y continuar durante julio, hasta deteriorarse del todo a finales del mismo mes.

(23) Según la lista de fallecidos: “lunes veynte e nueve dias del dicho mes de julio fue muerto en tierra diego de barrasa hombre de armas de la nao trinidad el qual fue muerto por indios de los del puerto de san julian” (Colección Gral. de Doc. de las islas Filipinas. t. III, pág. 286).

(24) Jong, *Roteiro de Leyden*, pág. 16; la traducción del trozo transcripto es la siguiente: Las gentes de esta tierra [San Julián] son grandes de cuerpo como los de Alemania y tierras del norte; visten pieles de animales monteses que cazan, porque mansos no los crian; no habitan en poblaciones fijas sino que andan en cuadrillas, mudando los lugares de estar de una parte a otra, según les parece. Son esforzados en la guerra, pelean con arcos de palo, flechas de caña y puntas de piedra agudas. No navegan sino en algunas almadias o canoas pequeñas y pocas; viven según instinto natural, bárbaro, sin artificio ni industria. No tienen rey, ni ley, ni culto divino, ni escritura, ni memoria alguna del pasado, ni saben quienes fueron sus antepasados, ni donde, ni cuando vinieron allí a parar.

(25) *Primer Viaje en torno del Globo*, Madrid, 1927, pág. 64; Milano, 1930, pág. 32.

(26) Todavía en 1927, el autor de la versión castellana del diario de Pigafetta, Federico Ruiz Morcuendo, dejó constancia en nota al pie de la página 58 que “por estos zapatos, que hacían parecerse los pies del gigante a las patas de un oso, Magallanes los llamó patagones.”

(el inglés Cavendish en 1586 se tomó el trabajo de medir las huellas que el pie de los indígenas dejaba en la arena o en la nieve y nos dice que su longitud superaba las 18 pulgadas inglesas, o sea, 45 cm.).⁽²⁷⁾ Pero el pie de los patagones no era grande sino relativamente pequeño, y las amplias huellas que dejaban se debían al hábito de envolver el pie en un trozo de piel de guanaco embutido de hierbas secas.⁽²⁸⁾

Por otra parte, la voz patagón, con el significado de pie grande, no ha existido en español ni en portugués: los aumentativos monagón y rapagón no son, claro está, casos paralelos.⁽²⁹⁾ La investigadora argentina María Rosa Lida de Malkiel puso de manifiesto el error de la etimología popular vigente al revelar que Patagón es el nombre de un gigante que aparece en la novela de caballerías titulada *Primaleón*, impresa por primera vez en Salamanca en 1512.

Antes de que la expedición de Magallanes zarpara de Sevilla en 1519 ya habían aparecido dos ediciones de *Primaleón*: la primera en 1512 y la segunda en 1516, lo cual habla del éxito de la obra.⁽³⁰⁾

Este Patagón, de la novela, gigantesco y monstruoso fue apresado por el protagonista de la obra y se amansó luego en presencia de las damas.⁽³¹⁾

Tanto Pigafetta como Mafra coinciden en que los primeros contactos con los patagones comenzaron dos meses después de haber llegado al puerto de San Julián, lo cual conduce a afirmar que empezaron en el mes de junio de 1520 y duraron dos meses, terminando con el intento de capturar a cierto gigante, que ocasionó la muerte de Diego de Barrasa y la fuga de los patagones, el 29 de julio de 1520.

Antes de proseguir las indagaciones pasemos rápida revista a los resultados que nos ha proporcionado la investigación:

1º) La carta de las islas de Sansón o de los Gigantes, inserta en el manuscrito de *Le grand insulaire*, de fray André Thevet, proviene, según éste, de los expedicionarios portugueses de Magallanes y presenta ine-

(27) Presidente Charles de Brosses, *Histoire des navigations aux terres australes*, París, 1756, vol. I, pág. 232.

Cf. *Viaje del Comandante Byron alrededor del mundo*, traducido del inglés por el Dr. Casimiro de Ortega, Madrid, 1769, pág. 169.

(28) Relato de Juan Ladrillero, 1558, en Pastells, *Descubrimiento del estrecho de Magallanes*, t. I, pág. 196.

(29) José Imbelloni, *Segunda Esfinge Indiana*, Buenos Aires, 1956, págs. 347-357; reproduce los datos de María Rosa Lida de Malkiel.

(30) Henry Thomas, *Las novelas de caballerías españolas y portuguesas*, traducido del inglés por Esteban Pujals, Madrid, 1952, págs. 70 y 73.

Para Marcelino Menéndez y Pelayo (*Orígenes de la novela*, Madrid, 1948, t. I, pág. 417) la primera edición de *Primaleón* es de 1516, en lo cual yerra, según puede verse en Thomas.

(31) María Rosa Lida de Malkiel, *Para la toponimia argentina: Patagonia*, en *Hispanic Review*, vol. XX (1952), págs. 321-322.

A los indios patagones, en la segunda mitad del siglo XVIII se les denominó tehuelches (inicialmente, en el P. Sánchez Labrador, *Paraguay Católico*, 1772 y P. Lorenzo Hervás, *Catálogo de las Lenguas*, 1800 aparecen con el nombre sincopado de Tuelches).

Para más detalles, consúltese la obra de Antonio Serrano, *Los primitivos habitantes del territorio argentino*, Buenos Aires, 1930, págs. 151-164. La lengua hablada por los tehuelches se llama Tsóneka o Chon (Cf. Antonio Tovar, *Catálogo de las Lenguas de América del Sur*, Buenos Aires, 1961, págs. 17-20).

quívocamente a las Malvinas con sus bien conocidas características. dos islas grandes separadas por un estrecho orientado del NE al SW (fig. N° 2).

2º) La carta a que nos estamos refiriendo le fue regalada a Thevet en Lisboa, hacia 1563-1567 por un viejo capitán y buen piloto portugués de Magallanes que visitó esas islas. Los datos de Thevet permiten identificar al viejo capitán portugués de Magallanes: se trata de Alvaro da Mesquita, capitán de la nao San Antonio desde diciembre de 1519 (en que fue nombrado por Magallanes al llegar a la costa del Brasil) a noviembre de 1520 (en que fue depuesto de su mando por Esteban Gomes y la tripulación sublevada).

3º) Otros hechos permiten reducir aún más el intervalo que acaba de señalarse. Como las islas de Sansón o de los Gigantes estaban desiertas cuando fueron halladas y permanecieron deshabitadas durante largos años, el segundo nombre puesto al archipiélago sólo pudo ser sugerido o inspirado por el gigantismo de los indígenas de San Julián y como durante los dos primeros meses de la estada en ese puerto —abril y mayo— los expedicionarios de Magallanes no vieron a ningún indígena, el hecho significa que sólo después de junio de 1520 el nombre de Gigantes pudo ser aplicado a las islas.

4º) En cuanto al término *ante quem* del intervalo (noviembre de 1520) éste puede ser adelantado hasta la partida de la armada desde San Julián (24 de agosto de 1520), por las razones que se exponen a continuación.

Entre el 24 de agosto de 1520 y el mes de noviembre de 1520 (en que fue depuesto Mesquita) el descubrimiento de las islas no pudo ocurrir porque el piloto de la San Antonio era Esteban Gomes y a este hombre hay que eliminarlo como descubridor de las Sansón porque si bien estaba enterado del hallazgo de las islas no conocía sus verdaderas características como bien lo documentan los datos que suministró al cartógrafo Diego Ribeiro, que no corresponden a la realidad (Ribeiro registró en sus mapas de 1527 y 1529 varias islas chiquitas e indiferenciadas) lo que revela que conocía el descubrimiento de oídas pero no lo había presenciado. Con mayor razón hay que prescindir de que las islas pudieran haber sido vistas en el viaje de retorno a España de la San Antonio pues Mesquita —verdadero descubridor del archipiélago— no pudo intervenir pues iba preso. En cuanto a Esteban Gomes, aunque hubiera encontrado las islas en el viaje de retorno de la San Antonio no pudo atribuirse el hallazgo pues iba de simple piloto y el descubrimiento le hubiera correspondido a Jerónimo Guerra, capitán de la nave; en este caso, por ser español Jerónimo Guerra tampoco podría atribuirse el descubrimiento a los portugueses de Magallanes como afirma Thevet, de acuerdo a los datos del viejo capitán Mesquita.

En consecuencia, Esteban Gomes debió ser transferido del cargo de piloto mayor de la nao capitana Trinidad que venía desempeñando desde la partida de España el 10 de agosto de 1519, hasta poco antes de partir la armada de San Julián el 24 de agosto de 1520.

Por tanto, el intervalo en que las islas debieron ser descubiertas por la nao San Antonio al mando de Mesquita y sin la intervención de

Esteban Gomes como piloto, se reduce al período comprendido desde junio de 1520 al 24 de agosto del mismo año en que la San Antonio conservaba como piloto al que llevaba desde la partida de España, o sea, a Juan Rodríguez de Mafra que al declararse vecino de Palos, sin mencionar donde nació, acreditó ser portugués encubierto. (32)

Si se desea reducir aún más el intervalo y fijar la fecha exacta del descubrimiento de las islas, a este efecto las fuentes del viaje casi nada aprovechable contienen. (33)

Sin embargo, el cronista Antonio de Herrera (que fue el último de que hay noticias que consultó en Lisboa los libros de navegar de Andrés de San Martín, hoy perdidos) menciona un dato que permite efectuar algunas puntualizaciones; (34) según Herrera, el citado cosmógrafo San Martín “salió a tierra con los instrumentos, a veinte i uno de Julio, para experimentar la manera de tomar de la longitud, por la industria que en Sevilla havia dado el Bachiller Ruy Falero; i tomada la Aguja, i quadrante, i las otras cosas que mandaba en su Regimiento, halló que mientras el Sol estaba en la cumbre de su altura, desde que se paró en lo más alto de su círculo de aquel día, la sombra del hilo le demostró al Sur, quarta al Sueste, tres grados más al Sur, i de allí tomó la buelta del Sueste; i Domingo a veinte i dos del dicho mes, hizo la misma experiencia en la Nao, e infirió lo mismo.” (35) Este procedimiento que consistía en observar el número de grados que nordesteaba o noroesteaba la brújula o aguja náutica, estaba basado en la errónea suposición de que la variación magnética era proporcional a la longitud geográfica o distancia de este a oeste. El ensayo no dio, naturalmente, ningún resultado positivo y sólo mostró que la aguja, en 1520, noroesteaba $8^{\circ}\frac{1}{4}$ en San Julián.

El ensayo de San Martín muestra de rebote que el domingo 22 de julio de 1520, la nao San Antonio, de cuya dotación formaba parte el cosmógrafo, desde la partida de España, ya estaba carenada, pues de

(32) Visconde de Lagôa, Fernão de Magalhães, Lisboa, 1938, t. I, pág. 292.

(33) Existe un indicio que no se ha tenido mayormente en cuenta porque se supone que es el resultado de un error o trastrueque. Se trata de que en la carta de Maximiliano Transilvano, refiriéndose a la nao desertora San Antonio, expresa que “se partieron a España en fin del mes de julio [sic] del año 1521” [sic] (Navarrete, Colección, IV, pág. 264). Los datos sobre los cuales se llama la atención, están evidentemente errados pues la prisión y destitución de Mesquita se produjo el 28 de octubre de 1520 (la carta de López de Recalde contiene un lapsus en esta parte pues dice que prendieron a Mesquita en 8 de octubre de 1520 (Navarrete, Colección, t. IV, pág. 207) debiendo leerse 28 de octubre, ya que el 21 de mismo mes llegaron al cabo Virgenes, según Albo). Ignoramos (por no haber podido efectuar la correspondiente compulsión con la primera edición de la carta de Transilvano) si las otras ediciones contienen el mismo error de fecha; en caso de que así ocurriera no se trataría de un errata fortuita de la versión castellana de Navarrete, sino del propio original y, en este caso, cabe preguntarse si el escribir julio en vez de octubre fue lapsus simplemente casual o el misivista incurrió en una tergiversación de los datos de Juan Sebastián del Cano, confundiendo el mes en que la San Antonio realizó aisladamente la exploración del océano hacia el sur, con el mes en que se efectuó la partida para España de la nao desertora, lo que ocurrió en octubre de 1520. El lapsus del año 1521 en vez de 1520 confirmaría que el misivista se confundió más de una vez en el mismo trozo.

(34) Historia General de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar Océano, Madrid, 1601, década II, libro IX, cap. XIV, tomo IV, pág. 235; ed. Madrid, 1936, t. V, pág. 340.

(35) Cf. R. Laguarda Trías, Las longitudes geográficas de la Membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación, Lisboa, 1975, págs. 164-165.

haber estado a monte San Martín no habría podido realizar a bordo sus observaciones.

La observación de San Martín revela, además, que los días en que se efectuó —21 y 22 de julio de 1520— el cielo estaba despejado y gracias a esa coyuntura pudo el cosmógrafo seguir ininterrumpidamente el curso de la sombra solar sobre el instrumento.

El buen tiempo que reinaba debió hacer suponer a Magallanes, desconocedor del clima variable de la región, en una llegada anticipada de la primavera y decidió aprovechar esa favorable circunstancia para enviar una nave a observar el estado del mar hacia el sur de San Julián y comprobar si había témpanos o hielos flotantes que dificultasen la navegación; en caso de continuar el buen tiempo, Magallanes tenía decidido proseguir con su armada el viaje hacia el sur en busca del estrecho.

La misma experiencia de San Martín muestra que la San Antonio estaba lista para zarpar pues el atareado cosmógrafo aprovechaba siempre los días de forzosa inacción antes de la partida, a la espera de vientos favorables, para realizar las observaciones astronómicas hasta entonces diferidas, como ocurrió en el mismo San Julián con la latitud del lugar que no fue determinada hasta los últimos días de la estada, según se ha visto.

Lo expuesto hace suponer que la nao San Antonio estaba lista para zarpar cuando San Martín efectuó sus observaciones y debió hacerlo después del segundo ensayo del método de Faleiro, o sea, el lunes 23 de julio de 1520, con vientos favorables que la llevaron el 28 del mismo mes frente unas islas desconocidas.

Se ha rellenado el tiempo comprendido entre los ensayos de San Martín y el hallazgo de las islas de Sansón con deducciones que se estima inobjetable pero si algún rigorista se opone a admitirlas, puede prescindir de ellas y limitarse a aceptar el término final: la llegada de la San Antonio frente a las islas el día 28 de julio de 1520, fecha, ésta sí, confirmada y justificada por la antigua y arraigada costumbre náutica de bautizar las tierras recién descubiertas con el nombre del santo del día en que se encontraron.

Y precisamente el bautismo acredita la intervención del capellán de a bordo, que era francés, pues sólo un francés pudo sugerir o proponer el nombre de Sansón, correspondiente a un santo, poco conocido fuera de Francia y cuya festividad se celebra el 28 de julio.

El capellán de la nao San Antonio se llamaba Bernardo Calmeta, según las listas de pago de la expedición,⁽³⁶⁾ y verosimilmente debe entenderse Calmette; era natural de Laytora, en Francia; esta irreconocible forma de transcripción puede corresponder tanto a Latour (d'Auvergne), en Puy de Dôme, o bien a Lectoure, capital de Lomagne, en Armagnac. Hay que reconocer que no hay manera de identificar exactamente este topónimo tan adulterado en la transcripción.

(36) Colección General de Documentos relativos a las islas Filipinas, t. III, pág. 55: "bernaldo calmeta capellan de la dicha nao Sant Antonio, natural de la cibdad de laytora ques en Francia, hijo de estevan calmeta e catalina alaynana ha de aver de sueldo a 1500 maravedis por mes por el sueldo de quatro meses adelantados 6000 maravedis."

Tampoco está claro si Calmette fue el clérigo abandonado en San Julián por amotinador, ya que el *Roteiro de Leyden* anota que, al partir la armada del puerto de internada, fueron dejados en tierra "Johão de Cartagena com hum clérigo francés que leuaua na sua nao".⁽³⁷⁾ Estas palabras conducen a la conclusión que el clérigo abandonado debió ser Calmette, máxime si se tiene en cuenta que según la carta de López de Recalde de 12 de mayo de 1521, tantas veces citada, las naos llevaban solamente dos capellanes y el otro iba en la nao Trinidad y se llamaba Pedro Valderrama.⁽³⁸⁾ Sin embargo, surge una duda, debido a que en una lista de sueldos se le aplica al clérigo abandonado en San Julián el nombre de Pedro Sánchez de la Reina⁽³⁹⁾ y en la de fallecidos el de Pedro Sánchez.⁽⁴⁰⁾ Como se ve el asunto dista mucho de estar aclarado. En lo que a nosotros se refiere no hay ninguna duda de que el clérigo Calmette se encontraba —detenido o no— a bordo de la San Antonio cuando llegaron ante las islas el 28 de julio, fecha de la festividad de San Sansón, ya que sólo él pudo proponer ese nombre, de un santo tan poco conocido.

En efecto, San Sansón es el nombre de un obispo francés, de Dol (Bretaña) que vivió hacia 585;⁽⁴¹⁾ su culto debió ser puramente local pero bastante intenso en la Edad Media, ya que cuatro poblaciones de Francia, próximas a Bretaña, llevan el nombre de San Samsom: 1) burgo de Normandía (departamento de Eure), sobre el río Rille; 2) burgo de Maine (departamento de Mayenne) al oeste de Alençon; 3) burgo de Anjou (departamento de Maine-et-Loire), cerca de Angers; 4) burgo de Picardía (departamento de Oise), cerca de Songeons.⁽⁴²⁾

A lo dicho hay que agregar que en la nao San Antonio no sólo iba embarcado el capellán Calmette sino también varios tripulantes de la misma nacionalidad: maestre Jacques, condestable de los lombarderos o artilleros de la nave, natural de Lorena;⁽⁴³⁾ Juan Jorge, lombardero, natural de Silvedrín;⁽⁴⁴⁾ marinero Juan de Francia originario de Rouen;⁽⁴⁵⁾ y el grumete Colin Baco, natural de Boulogne;⁽⁴⁶⁾ todos ellos, en una época de intensa fe religiosa, no podían ignorar, por ser franceses, el nombre de San Sansón, y por tanto debieron apoyar la propuesta del capellán Calmette.

En cambio, a los tripulantes españoles y portugueses debía serles totalmente desconocido el nombre de Sansón ya que ni siquiera lo registraban los calendarios y santorales de los países ibéricos. Pese a estas circunstancias, el nombre propuesto por Calmette fue aceptado, ya que poseemos constancia cartográfica de su imposición a las islas recién descubiertas.

(37) Jong, *Roteiro de Leyden*, pág. 15.

(38) Navarrete, *Colección*, t. IV, pág. 206.

(39) Colección de documentos de las islas Filipinas, t. III, pág. 314.

(40) Ob. cit., t. III, pág. 287.

(41) Cappelli, *Cronología e Calendario Perpetuo*, Milano, 1906, pág. 227.

(42) Vosgien, *Dictionnaire Géographique*, París, ed. 1813 y 1821, s. v.

(43) Colección de documentos de las islas Filipinas, t. III, pág. 34.

(44) Silvedrín no lo he podido localizar; tal vez se trate de una transcripción defectuosa.

(45) Colección de documentos de las islas Filipinas, t. III, pág. 35.

(46) Ob. y t. cit. pág. 37.

Sin embargo, los mismos registros revelan que no fue considerado hagiotopónimo, pues aparece privado del calificativo de santo, lo que verosímelmente se debe a que al oír el nombre de Sansón los tripulantes españoles y portugueses, por desconocimiento del santo francés, entendieron que se trataba del homónimo forzado bíblico y así lo confirma la eliminación de la partícula prenominal *san* y el agregado del nombre de Gigantes, con lo cual se creó una sinonimia, en la que estaba lejos de pensar, el que sugirió el nombre del santo correspondiente al día del descubrimiento.

Tampoco hay que suponer que San Sansón haya permanecido absolutamente ignorado fuera de Francia y se le desconozca en la actualidad; basta consultar el *Diccionario Onomatológico* del Dr. Pedro L. Serdoch y Prof. C. Marcelo Igonda^(46 bis) para comprobar que esta obra registra el nombre de Sansón y proporciona una breve noticia del santo obispo francés. Lo propio ocurre con la *Cronología y Calendario Perpetuo* de A. Capelli⁽⁴⁷⁾ en que también figura el nombre y los mismos datos que en la obra anterior; coinciden, además, ambos en que se celebra el día 28 de julio de cada año.

No podemos silenciar que Enrique Ruiz Guiñazú fue el primero, según nuestras noticias, en expresar dubitativamente que “si el apelativo de “Sansón” les fue dado a las islas en honor del santo insular del mismo nombre, como era práctica entre marinos, debía referirse a una fecha fija (28 de julio) del santoral romano de esa época, fecha verosímil del descubrimiento, correspondiente a la internada en San Julián.”⁽⁴⁸⁾

Prodigioso atisbo este de Ruiz Guiñazú, al formular esa tesis hagiográfica que lamentablemente él mismo se encargó de anular al forjar nuevas conjeturas sin otro respaldo crítico que el de su desbordante imaginación; así atribuyó, más adelante, la razón del empleo del nombre Sansón a una tribu indígena —los sansones— que halló mencionada por Barco Centenera en su poema *La Argentina*⁽⁴⁹⁾ y también llegó a sostener que Sansón pudiera ser el nombre de uno de los expedicionarios descubridores, del cual no hay dato alguno.⁽⁵⁰⁾ En suma, Ruiz Guiñazú anuló sus propias hipótesis al multiplicar éstas sin probar ni decidirse por ninguna.

(46 bis) Serdoch e Igonda, *Diccionario Onomatológico*, Buenos Aires, 1952, pág. 160.

(47) Capelli, *Cronología e Calendario Perpetuo*, pág. 222.

(48) Enrique Ruiz Guiñazú, *Proas de España en el Mar Magallánico*, Buenos Aires, 1945, pág. 88.

(49) Barco Centenera, *Argentina*, Lisboa, 1602; ed. facsimilar, Buenos Aires, 1912, fol. 4 verso. Cf. Ruiz Guiñazú, ob., cit., pág. 88; el mismo Ruiz Guiñazú se ve obligado a declarar que el nombre de “sansones” parece perdido y aun ignorado en la bibliografía indiana. No hay posibilidad de explicarse lo que quiso significar Ruiz Guiñazú al denominar a Sansón, “santo insular”. ¿Creyó, per ventura que se trataba de un nombre inglés, confundiendo la Bretaña francesa con la Gran Bretaña? Así parece deducirse de su negativa a admitir, con el Vizconde de Santarem, que Sansón fuera nombre francés. Según el Vizconde citado (*Estudios de Cartografía Antiga*, vol. I, pág. 234, Lisboa, 1919) “O Sr. Thomassy pretende que este nome é francez”. Y comenta Ruiz Guiñazú las palabras de Santarem en la siguiente forma: “Y de Sanson revela ortografía española lo que es natural pues los españoles descubrieron “primero” estas islas” (*Proas de España*, pág. 89).

(50) Ruiz Guiñazú, ob. y lug. cit.

En cambio, el presente estudio evidencia que todos los datos convergen en que el descubrimiento de las islas Sansón-Malvinas se realizó a fines de julio de 1520 y concretamente el 28 de dicho mes y año, que por ser el día en que la Iglesia Católica (especialmente en Francia) celebra la festividad de San Sansón, justifica la denominación impuesta y las variantes introducidas, lo que no ocurre con ninguna de las otras conjeturas, carentes de todo respaldo crítico.

La pronta divulgación del hallazgo por Esteban Gomes al comunicar la novedad al cartógrafo Diego Ribeiro, quien estampó el nombre de Sansón y representó a las islas en sus mapas de 1527 y 1529, y luego el registro de los mismos datos por Alonso de Santa Cruz, Alonso de Chaves y Sebastián Caboto (mapa de 1544), son elementos convincentes de prueba que obligan a considerar el hallazgo de las islas como verdadero descubrimiento, aunque los justificativos de tal certeza se expongan ahora por primera vez, con todos sus detalles, lo cual se debe a haberse carecido hasta el presente del mapa de San Martín, propiedad de Alvaro da Mesquita, regalado por éste a André Thevet, copiado por éste último y que después de permanecer inédito, sepultado en el manuscrito de *La Grand Insulaire*, acaba de ser dado a conocer por M. Roger Hervé.

CONSIDERACIONES FINALES

Cuando Alvaro da Mesquita, en Lisboa, hacia 1563-1567, le informó a Thevet que los primeros que pisaron las islas de Sansón (Malvinas) fueron los portugueses, compañeros de Hernando de Magallanes, se atuvo estrictamente a los hechos aun cuando olvidó o silenció que el viaje a que se refería se efectuó al servicio de España, en naves españolas y con estipendios españoles.

Es realmente exacto que el hallazgo de las islas de Sansón, realizado por la nave San Antonio el 28 de julio de 1520, enviada por Magallanes para explorar el sur de San Julián, obliga a adjudicar el descubrimiento al capitán de la nave, Alvaro da Mesquita, pues iba en misión autónoma.

Mesquita, por otra parte, acreditó moderación al no atribuirse personalmente el hallazgo, que adjudicó genéricamente a sus compatriotas portugueses de la expedición magallánica. Pero aun así subsiste la omisión de que el descubrimiento correspondía a España.

A nuestro parecer, lo ocurrido más que un olvido trasunta el resquemor que aun sentía Mesquita por los padecimientos experimentados a su regreso a España al pasar de una prisión a otra sin hacersele justicia; la amargura que perduraba en su espíritu le impedía reconocer que España fue la nación descubridora, ya que al servicio de esta nación había él mismo emprendido el viaje.

Los hechos también evidencian que, pese a las fricciones surgidas entre españoles y portugueses, en la expedición magallánica, la colaboración lusitana fue un factor decisivo en el éxito del viaje y la voluntad inquebrantable de Magallanes acreditó que sin él no habrían llegado ni siquiera a las islas Molucas.

Gracias al mapa de Andrés de San Martín, conservado por Mesquita y regalado por éste a Thevet, y que luego de permanecer, durante siglos, inédito, acaba de ser publicado por M. Roger Hervé, el polémico descubrimiento de las islas Malvinas, clarificado, según creemos, por el presente estudio crítico, muestra en forma indubitable la prioridad de la soberanía española (acreditada, primero, por el descubrimiento de Mesquita y, posteriormente, por la permanencia, durante diez meses, de la nave Incógnita de la armada del obispo de Plasencia), todo ello invalida totalmente los presuntos y tardíos descubrimientos de otras naciones rezagadas; todo ello confirma que por ser Argentina, heredera legítima de los derechos territoriales de España en esta parte de América, le corresponde de hecho y derecho, sin ningún género de dudas ni clase alguna de cortapisas, la soberanía absoluta e indiscutible de las islas Sansón - Malvinas.

Apéndice I

LOS PORTUGUESES DE LA EXPEDICION DE HERNANDO DE MAGALLANES

Navarrete fue el primero en publicar la lista de los tripulantes de la expedición de Magallanes (Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles, Madrid, 1837, t. IV, págs. 12-22) con indicación de su categoría en la armada, sus nombres, sus patrias y las variantes que registran otras listas; a base de esta lista se puede confeccionar una relación de los portugueses que iban en la armada.

La Colección General de Documentos relativos a las islas Filipinas (Barcelona, 1920, t. III, págs. 28-58, 284-297 y 298-336) publicó tres listas de las dotaciones de la expedición: la primera relativa a los sueldos anticipados de los tripulantes; la segunda referente a las personas fallecidas durante el viaje; y la tercera, de los sueldos devengados por los tripulantes; de ellas están excluidos los haberes correspondientes al personal que formaba parte de la Casa de la Contratación de Sevilla.

La Dra. Lourdes Díaz-Trechuelo presentó al II Coloquio de Historia Ultramarina (Lisboa, 1973) una comunicación sobre la organización del viaje magallánico e incluyó la nómina del personal de las naves (*A Viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas* - Actas del II Coloquio luso-Espanhol de História Ultramarina, Lisboa, 1975, págs. 265-314); en su trabajo se refiere especialmente a los españoles de la armada y a su procedencia regional pero de los portugueses sólo se ocupa de las sustituciones y expulsiones de algunos de ellos.

El Vizconde de Lagõa, en su estudio titulado *Fernão de Magalhães* (Lisboa, 1938, 2 vols.) puso énfasis en los portugueses de la expedición (t. I, pág. 267) y dio a conocer una lista de 43 lusitanos que integraron la armada. Esa lista va seguida de un estudio biográfico sucinto acerca de cada uno de los hombres de la flota, sea cual fuere su nacionalidad (t. I, págs. 268-315). El trabajo del Vizconde de Lagõa va precedido de algunas consideraciones acerca del reclutamiento de los tripulantes de las cinco naves que componían la armada. Señala el Vizconde que hubo que vencer enormes dificultades para conseguir enrolar sólo a marineros de nacionalidad española, como era el propósito del emperador Carlos V, debido a la resistencia opuesta por los marineros españoles a la arriesgada empresa. No obstante, el deseo del rey se cumplió pues sólo un portugués se infiltró entre los marineros especializados (se trataba de Francisco Rodríguez que se inscribió como vecino de Sevilla y efectivamente lo era, pues residía en esta ciudad con su esposa, pero ocultó delibe-

radamente su verdadera naturaleza). En cambio, por falta de marineros españoles hubo que contratar italianos, franceses, aun griegos e ingleses (como maestre Andrés y Juan Ires).

Por real cédula de 5 de mayo de 1519 se autorizó a Magallanes a contratar a quien él aprobase. Debido a ello, Magallanes logró que los pilotos, a excepción de Andrés de San Martín, fueran todos portugueses: Esteban Gomes, en la Trinidad; Juan Rodríguez de Mafra, en la San Antonio; Juan López de Carvalho, en la Concepción; Vasco Gallego, en la Victoria; y Juan Serrano, en la Santiago, donde ejercía al mismo tiempo el cargo de capitán.

Para acelerar la recluta de los tripulantes solicitó Magallanes a la Casa de la Contratación que no pusiese nuevos obstáculos al embarque de las personas escogidas. El rey permitió, entonces, que Magallanes embarcase 12 portugueses. Según Lagõa, podía agregar otros tantos. De esta última concesión, mencionada por Lagõa, no hemos encontrado confirmación alguna; por el contrario, al regreso de la Victoria, la Casa de la Contratación puso obstáculos al pago del sueldo de los portugueses que no estaban incluidos en el número de los doce autorizados, hasta tanto no lo aprobase el Consejo de Indias; así puede verse en el caso de Cristóbal Acosta o de Jerez (*Doc. Islas Filipinas*, III, p. 300); Gonzalo Hernández (ob. cit., p. 301); Domingo Alvarez, de Cubillan (ob. cit., pág. 303); Luis Alfonso de Gois (ob. cit., pp. 311-312); Antonio Fernández (ob. cit., pp. 312-313); Luis de Beas o Peres (ob. cit., p. 326); Sebastián Ortiz (ob. cit., p. 327); Juan Portugués (ob. cit., p. 328); Hernan Lopes (ob. cit., p. 333); y Blas Alfonso (ob. cit., p. 334).

En la relación del sueldo anticipado que se pagó a los tripulantes de Magallanes encontramos los nombres de individuos, que después de inscriptos como tripulantes fueron rechazados a causa de haberse comprobado que eran portugueses; éstos fueron: grumete Juan Gallego (*Doc. Islas Filipinas*, III, p. 37); grumete Juan del Puerto (ob. cit., p. 36); grumete Domingo Matusinos (ob. cit., p. 36); grumete Antonio de Alcacio (ob. cit., p. 45); grumete Rodrigo Alfonso (ob. cit., p. 45); grumete Alvaro Hernández (ob. cit., p. 42); grumete Antonio Portugués (ob. cit., p. 41); grumete Diego de Tavira (ob. cit., p. 49); grumete Juan Gomes, hermano de Esteban Gomes, (ob. cit., p. 49); en total, 9 portugueses de la categoría de grumetes fueron rechazados.

La lista de la página 267, tomo I, del Vizconde de Lagõa presenta el defecto de haber incluido como tripulantes a algunas personas mencionadas en una carta que Sebastián Alvarez factor del rey de Portugal en Sevilla escribió a su soberano (Navarrete, *Colección*, t. IV, págs. 153-155) y en que cita como tripulantes inscriptos a personas que en realidad no formaron parte de la expedición tales como Martín da Mesquita (a quien se le concedió una indemnización de 15.000 maravedís por no haber sido aceptado como tripulante; véase *Colección doc. Islas Filipinas*, t. III, pág. 107); Francisco Fonseca, Cristóbal Ferreira (fue un Gonzalo Rodrigues Ferreira con quien tal vez el factor Alvares lo confundió), Pedro de Abreu, Luis Alfonso de Beja; en total, 5 excluidos.

De la lista del Vizconde de Lagõa también hay que eliminar a Francisco d'Asseca, Esteban Dias y Luis António que no están en la lista

de pago. En la lista del Vizconde también figura repetido Fernão o Fernando Rodrigues de Guimaraens.

Después de este expurgo, el número total de portugueses que fueron en la expedición asciende a 37 hombres. Un estudio más profundo tal vez permitiría dilucidar si algunos tripulantes, como Simón de Burgos, que fue acusado de ser portugués y delator en Cabo Verde de los 12 tripulantes de la Victoria que fueron retenidos en la isla por los portugueses, era realmente lusitano; es de notar que el interesado se esforzó judicialmente en rechazar la acusación y declaró que era español (*Colección General de documentos relativos a las islas Filipinas*, Barcelona, 1921, t. IV, págs. 117 y 124).

De los 37 portugueses que hicieron el viaje, sólo regresaron cinco: Simón de Burgos, Esteban Gomes, Vasco Gomes Gallego, Alvaro da Mesquita y Francisco Rodríguez. Todos los demás fallecieron en el viaje. De Gaspar Dias, despensero de la nao Santiago, no se tienen datos ni de su muerte (no figura en la lista de los fallecidos) ni de su arribo a España (aunque es posible que retornara en la nao San Antonio y no que muriera antes de llegar a las Filipinas, como opina el Vizconde de Lagõa).

De todos los que regresaron, el único sobreviviente que ostentaba el empleo de capitán y que retornó a Portugal (según todo obliga a concluir) es Alvaro da Mesquita.

Se inserta a continuación la lista de los 37 portugueses con indicación del fin que tuvieron:

1. **Alfonso, Blas.** – Portugués cuyo origen y filiación se ignoran. Fue tomado en Tenerife en calidad de sobresaliente y se embarcó en la nao Concepción; al ser quemada esta nave pasó a la Trinidad, donde desempeñó funciones de despensero. Falleció el 14 de octubre de 1522 (Lagõa, t. I, pág. 307; *Doc. Islas Filipinas*, III, p. 334).
2. **Álvares, Domingo.** – Llamado también Domingo de Covillan o de Cubillan. Natural de Covilhã. Grumete de la Trinidad, pasó a la Victoria. Falleció el 7 de junio de 1522 (Lagõa, I, p. 278; *Doc. Isl. Filipinas*, III, pp. 31 y 295).
3. **Barbosa, Duarte.** – Sobrino del alcaide de los Alcázares Reales de Sevilla, Diego Barbosa. Se embarcó en la Trinidad en calidad de sobresaliente y criado de Magallanes. Después del motín de San Julián fue nombrado capitán de la Victoria. A la muerte de Magallanes fue nombrado jefe de la flota. Falleció el 1 de mayo de 1521, en el banquete de Cebu (Lagõa, I, pp. 280-281; *Doc. IIs. Filipinas*, III, pp. 51, 291 y 311).
4. **Burgos, Simón de.** – Llamado también Felipe; declaró ser natural de Burgos. Sobresaliente de la Victoria. Al regreso de la Victoria fue aprisionado por los portugueses en Santiago de Cabo Verde donde permaneció cinco meses y diecisiete días. Al llegar a España se negaron a abonarle el sueldo (tres años y 28 días) arguyendo que

era portugués. Reclamó declarándose natural de Ciudad Rodrigo el 9 de junio de 1523 (Lagõa, I, 289; *Doc. Islas Filipinas*, III, 56 y 299).

5. **Carvalho, Juan Lopes de.** – Los españoles le llamaban Caraballo; era portugués pero se ignora el lugar de donde era natural; piloto de la nao Bretona en 1511, fue dejado en la factoría de Río de Janeiro por encontrársele culpable de una sustracción de herramientas. En 1516, Francisco de Torres, al regresar con los restos de la expedición de Juan Díaz de Solís, lo recogió en Río de Janeiro y lo llevó a España.
Magallanes logró que la Casa de la Contratación lo incluyera entre los pilotos de la Casa (Laguada Trías, *Río de Janeiro: Historia de sus denominaciones*, Lisboa, 1972, pág. 13). Fue nombrado piloto de la nao Concepción en 1519; cuando en Bohol, quemaron esta nave por carecer de gente para la maniobra, se designó a Juan López de Carvalho, capitán general pero debido a las irregularidades cometidas por Carvalho en Borneo fue destituido y nombrado piloto mayor. Falleció a bordo de la Trinidad el 14 de febrero de 1522 (Navarrete, *Colección*, IV, p. 103; Lagõa, I, p. 298; *Doc. Islas Filipinas*, III, pp. 316-317).
6. **Niñito de Carvalho.** – Nacido en Río de Janeiro; era hijo de Juan de Carvalho y una india. Fue recogido a bordo de la Concepción y pasó a la Victoria al ser quemada esta nao; no pudo ser recobrado en Borneo y quedó en tierra con otros dos tripulantes; se le dio por desaparecido el 29 de julio de 1521 (Lagõa, I, p. 307; *Pigafetta, Diario*).
7. **Costa, Cristóbal da.** – También denominado Cristóbal de Jerez porque residía en Jerez de la Frontera. Contratado para grumete de la Concepción; pasó después a la Victoria; falleció el 9 de julio de 1522 (Lagõa, I, p. 304; *Doc. Islas Filipinas*, III, pp. 45 y 296).
8. **Días, Gaspar.** – Natural de Graciosa (Azores); contratado para des-pensero de la nao Santiago; al naufragar se ignora a que nave pasó; no figura en la lista de fallecidos ni en las de pago; el Vizconde de Lagõa supone que falleció antes de llegar a las Filipinas; nosotros opinamos que debió regresar a España en la nao San Antonio (Lagõa, I, p. 310; *Doc. Islas Filipinas*, III, p. 47).
9. **Fernandes, Antonio.** – Natural de Lisboa y vecino de Sevilla; sobresaliente de la nao Concepción; falleció el 26 de agosto de 1520 (Lagõa, I, p. 306; *Doc. Islas Filipinas*, III, págs. 57, 287, 312 y 313).
10. **Fernandes, Nuño.** – Aparece en las listas como Nuño, simple mente; el Vizconde de Lagõa lo llama Nuno Gonçalves de Montemor; lo de Gonçalves es un error pues sus padres se apellidaban los dos, Fernandes; era natural de Montemayor Nuevo (Montemor en portugués); se embarcó en la Trinidad en calidad de so-

bresaliente; pereció en la masacre de Cebu (el 1º de mayo de 1521) (Lagõa, I, p. 282; *Doc. Filipinas*, III, pp. 51, 312).

11. **Gallego, Vasco.** – Se desconoce de donde era natural; fue nombrado piloto de la Casa de la Contratación el 12 de julio de 1514 y confirmado el 14 de setiembre de 1518; partió como piloto de la nao Victoria; falleció en esa nao el 28 de febrero de 1521 (Lagõa, I, pp. 283; *Doc. Filipinas*, I, pp. 71 y 209, y III, p. 289).
12. **Goa, Antón de.** – El Vizconde de Lagõa le llama Antón de Goaloro, porque así figura en algunas listas aludiendo a su color loro o amulatado; según el Vizconde de Lagõa era natural de Covilhã; aparece en algunas listas como criado de la marquesa de Montemor; grumete de la nao Trinidad; pereció en la masacre de Cebu (1º de mayo de 1521) (Lagõa, I, p. 276; *Doc. Filipinas*, III, pp. 31, 291 y 308).
13. **Gois, Luis Alfonso de.** – Se ignora de donde era natural; residía en Ayamonte; se enroló como sobresaliente de la nao Trinidad; después de la muerte de Magallanes asumió el mando de la nao Victoria y pereció en la masacre de Cebu (1º de mayo de 1521) (Lagõa, I, p. 280; *Doc. Filipinas*, III, pp. 51, 293 y 311).
14. **Gomes, Esteban.** – Aunque se desconoce su lugar de nacimiento ha sido atribuido a la ciudad de Porto. Hay que descartar que sea originario de Ayamonte como pretende el P. Pastells, confundiendo con un homónimo (*El descubrimiento del estrecho de Magallanes*, t. I, pág. 144, nota). Fue nombrado piloto de la Casa de la Contratación el 10 de febrero de 1518 y ocupó el cargo de piloto de la nave capitana de Magallanes, la Trinidad, desde que salió la armada de Sevilla; al proseguir, después de la internada de San Julián, el viaje hacia el sur, Gomes fue transferido a la nao San Antonio; en el estrecho recién descubierto, cuando aún no habían llegado al Pacífico, sublevóse contra el capitán Alvaro da Mesquita, quien fue depuesto y aprisionado; se nombró capitán a Jerónimo Guerra y la nave regresó a España con Esteban Gomes de piloto (Lagõa, I, p. 268). En 1535 fue designado piloto mayor de la expedición de Don Pedro de Mendoza; en 1536 se dirige con los hombres de Juan de Ayolas, en busca de la Sierra de la Plata y al regreso, en 1538, es asesinado, con los 80 sobrevivientes en el puerto de la Candelaria (19º 40' sur), sobre el río Paraguay, por los indios payaguás (Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, Madrid, 1852, tomo 2º, pág. 200).
15. **Gomez Gallego, Vasco.** – Hijo de Vasco Gallego, piloto de la Victoria; contratado como grumete de la nao Trinidad. Pasó posteriormente a la Victoria, en cuya nave regresó a España (Lagõa, I, p. 277; *Doc. Filipinas*, III, p. 32).

16. **González, Alonso.** – Natural de la ciudad portuguesa de Guarda; enrolado como despensero en la nao Victoria. Pasó después a la Trinidad; huyó a una de las islas Marianas y fue muerto por los indígenas a fines de agosto de 1522 (Lagõa, I, p. 284; **Doc. Fil., III**, 39, 319).
17. **Grijó, Juan de.** – Se llamaba Juan Yañez y en las listas de pago figura como Juan de Grisol o Grijol pues era natural de Grijó; enrolado como grumete de la Trinidad, donde falleció el 5 de setiembre de 1522 (Lagõa, I, p. 278; **Doc. Filipinas, III**, pp. 32, 325).
18. **Hernández, Gonzalo.** – Se declaró al enrolarse natural de Santa María del Puerto pero fue identificado como portugués en la lista de sueldos devengados; fue contratado como sobresaliente y herrero de la nao Concepción; al ser quemada la Concepción pasó a la Trinidad quedando abandonado en Borneo a fines de julio de 1521 (Lagõa, I, p. 306; **Doc. Islas Filipinas, III**, pp. 57, 301).
19. **Lopes, Fernão.** – Natural de Porto; fue contratado en Tenerife, como sobresaliente de la Trinidad; falleció a bordo de dicha nave el 27 de diciembre de 1522 (Lagõa, I, p. 290; **Doc. Islas Filipinas, III**, p. 333).
20. **Magalhães, Hernando de.** – Natural de Pereira de Sabrosa, cerca de Vila Real (Tras-os-Montes) y vecino de Porto. Capitán General de la armada que salió de Sanlúcar de Barrameda el 20 de setiembre de 1519. Murió combatiendo en Mactán el 27 de abril de 1521. (Lagõa, I, *passim*; **Doc. Islas Filipinas, III**, p. 290).
21. **Magalhães, Martín de.** – Vecino de Lisboa, primo de Hernán de Magallanes. se enroló como sobresaliente de la Concepción; al quemarse esta nave pasó a la Victoria donde falleció el 26 de junio de 1522 (Lagõa, I, p. 307; **Doc. Islas Filipinas, III**, págs. 57 y 296).
22. **Malaca, Enrique de.** – Se le llamaba simplemente Enrique. Esclavo malayo que Magallanes trajo de la India. Formó parte de la dotación de la Trinidad en calidad de criado de Magallanes e intérprete. Murió en la masacre de Cebu el 1º de mayo de 1521 (Lagõa, I, pág. 283; **Doc. Islas Filipinas, III**, pp. 52 y 292).
23. **Mesquita, Alvaro da.** – Vecino de Estremoz; primo de Hernán de Magallanes; sobresaliente de la Trinidad; nombrado por Magallanes, Capitán de la San Antonio, cuando la flota llegó a la costa del Brasil; depuesto por motín encabezado por Esteban Gomes; llegó a España (Sevilla) en 6 de mayo de 1521 (Lagõa, I, p. 282; **Doc. Islas Filipinas, III**, p. 51).
24. **Mesquita, Francisco da.** – Natural de Estremoz; hijo de Alvaro da Mesquita y por tanto sobrino segundo de Magallanes. Sobresaliente de la nao Trinidad como paje del capitán General; murió en la masacre de Cebu el 1º de mayo de 1521 (Lagõa, I, p. 282; **Doc. Islas Filipinas, III**, p. 52).
25. **Moura, Alfonso de.** – Se le conocía por Alfonso Portugués (según la lista de fallecidos). Se enroló como sobresaliente de la nao Victoria; falleció el 23 de diciembre de 1520 (Lagõa, I, p. 290; **Doc. Islas Filipinas, III**, pp. 56, 305).
26. **Ortiz, Sebastián.** – Llamado también Sebastián Portugués; natural de Elvas; se enroló como grumete en la nao Victoria; fue transferido por Magallanes para la Trinidad a bordo de la cual falleció el 19 de setiembre de 1522 (Lagõa, I, p. 288; **Doc. Islas Filipinas, III**, pp. 42-327).
27. **Peres, Luis.** – Se le llamaba también Luis de Beas o Veas; vecino de Veas, en Galicia; Entró como grumete en la Trinidad. Fue aprisionado por los portugueses en las Molucas y falleció en los últimos días de mayo de 1525 en Cochín (Lagõa, I, p. 278; **Doc. Islas Filipinas, III**, pp. 32-326).
28. **Portugués, Domingo.** – No se sabe si su apellido era Gutiérrez (como se lee en la lista de sueldos anticipados – **Doc. Islas Filipinas, III**, p. 41) o Gonzales (como registra la lista de sueldos devengados – **Doc. Islas Filipinas, III**, p. 305); se le conocía simplemente por Domingo; era natural de Coimbra; entró como grumete en la Victoria y falleció a bordo de esa nave el 26 de diciembre de 1520 (Lagõa, I, pág. 288; **Doc. Islas Filipinas, III**, p. 288).
29. **Portugués, Juan.** – Se le conocía también por Juan Hernández y Rodríguez, Juan de Tuy y Juanes, simplemente; dijo ser natural de Tuy para poderse enrolar pero era portugués. Entró como grumete en la nao Concepción y al quemarse esta nave pasó a la Trinidad; fue aprisionado por los portugueses en las Molucas; falleció el 4 de setiembre de 1522 (Lagõa, I, 305; **Doc. Filipinas, III**, pp. 46 y 328).
30. **Rebelo, Cristóbal.** – En las listas de pago figura con el apellido Rabelo y Ravelo; era natural de Porto; contratado para sobresaliente de la Trinidad y criado de Hernán de Magalhães; falleció en el combate de Mactán, junto con Magallanes el 27 de abril de 1521 (Lagõa, I, p. 279; **Doc. Islas Filipinas, III**, pp. 50-290) cuando era capitán de la Victoria.
31. **Rodríguez, Francisco.** – Se enroló como vecino de Sevilla, eludiendo mencionar que era natural de Portugal; entró como marinero de la nao Concepción; después de quemada ésta pasó a la Victoria siendo uno de los que regresó a España (Lagõa, I, p. 301; **Doc. Islas Filipinas, III**, 44).

32. **Rodríguez de Mafra, Juan.** – Vecino de Palos aunque se ignora de que lugar de Portugal era oriundo; fue nombrado piloto de la Casa de la Contratación el 23 de mayo de 1512; fue designado piloto de la nave San Antonio. Tres días después de zarpar la flota, Carlos I le otorgó escudo de armas. Al salir de San Julián fue transferido para la Concepción y falleció a bordo de esa nave el 28 de mayo de 1521 (Lagõa, I, p. 292; **Doc. Islas Filipinas**, III, 289).
33. **Rodrigues, Fernando.** – Llamado también Fernando Portugués; natural de Guimarães. Contratado para sobresaliente y criado de Magallanes en la nao Trinidad; falleció a bordo de esa nave el 28 de marzo de 1521 (Lagõa, I, p. 281; **Doc. Islas Filipinas**, III, pp. 51, 289).
34. **Rodrigues Ferreira, Gonzalo.** – Natural de Estremoz; contratado para sobresaliente (herrero) de la nao Trinidad; falleció a bordo de dicha nave el 4 de enero de 1521 (Lagõa, I, p. 279; **Doc. Islas Filipinas**, III, pp. 51, 288).
35. **Serrano, Juan.** – Natural de Freixial; su nacionalidad es atestiguada por carta del 18 de julio de 1519 del factor portugués en Sevilla, Sebastián Alvares dirigida a D. Manuel I. Fue nombrado piloto el 8 de febrero de 1514. Fue piloto y capitán de la nao Santiago que se hundió el 22 de mayo de 1520; fue designado entonces capitán de la Concepción que desempeñó hasta la muerte de Magallanes en que fue designado junto con Duarte Barbosa para ejercer el mando supremo de la armada magallánica. Pereció en la masacre de Cebu el 1º de mayo de 1521 (Lagõa, I, pp. 307-309; **Doc. Islas Filipinas**, III, p. 291).
36. **Serrano, esclavo de Juan.** – Fue como grumete de la nao Santiago; murió ahogado en el naufragio de esa nave el 22 de mayo de 1520 (Lagõa, I, p. 312; **Doc. Islas Filipinas**, III, pp. 49, 286 y 310).
37. **Silva Juan de.** – Natural de Graciosa (Azores); contratado para sobresaliente de la Concepción; pereció en la masacre de Cebu el 1º de mayo de 1521. (Lagõa, I, p. 306; **Doc. Islas Filipinas**, III, 57, 293, 313).

Apéndice II

LA LATITUD DEL PUERTO DE SAN JULIAN

Las coordenadas geográficas del puerto de San Julián, en la Patagonia, fueron determinadas *in situ* por el cosmógrafo Andrés de San Martín.

Acerca de la longitud geográfica de San Julián dí a conocer en el apéndice N° 4 de mi estudio **El hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502**, que el 17 de abril de 1520 San Martín, después del eclipse solar observado ese día, anunció haber determinado la longitud del puerto donde se encontraba la armada de Magallanes y atribuyó el resultado obtenido al fenómeno. He señalado la inconsistencia de la atribución, debido a que no siendo visible el eclipse en el Viejo Mundo, los almanaques no registraban el tal eclipse, lo que hacía imposible establecer una comparación de los tiempos en que ocurrió el fenómeno en América con los de Europa, por carecerse de éstos. San Martín empleó el método de las distancias lunares que le había enseñado su maestro Amerigo Vespucci, pero por ser un procedimiento de reciente utilización y desconocido de los pilotos no se atrevió a manifestarlo y lo atribuyó al clásico de los eclipses, que todos admitían, como así ocurrió durante siglos, hasta que se nos ocurrió revelar lo ocurrido.

En cuanto a la latitud consta en el diario de Francisco Albo que la flota entró en el puerto de San Julián el 31 de marzo de 1520 y allí estuvieron hasta el día de San Bartolomé, o sea, el 24 de agosto de 1520 “y el dicho puerto está en 49 grados y dos tercios” (Navarrete, **Colección de los viajes**, Madrid, 1837, t. IV, pág. 214). No consta en el diario de Albo la fecha en que fue calculada la latitud del lugar, que según la **Connaissance des Temps para 1907** es de 49° 15' 35" Sur.

Por su parte, Antonio de Herrera, al ocuparse de la expedición de Magallanes, refiere que en San Julián, el cosmógrafo Andrés de San Martín “ha tomado el altura del Sol en tierra veinte i quatro de agosto, halló treinta y dos grados i quarenta minutos sobre los quales puestos ocho [grados] i dos minutos que tenía de declinación a la parte septentrional, serían quarenta grados y quarenta i dos minutos: i con el cumplimiento a noventa, que son quarenta y nueve grados, i diez y ocho minutos se halló apartado de la equinocial al Sur, que es lo mismo que la altura del Polo” (**Historia General de los hechos de los castellanos en las islas i tierra firme del Mar Oceano**, Madrid, 1601, década II, libro IX, capítulo XIV, t. IV, pág. 235; ed. Madrid, 1936; t. V, pág. 340).

Por consiguiente, de acuerdo a lo indicado por Herrera, la latitud fue determinada el mismo día en que la armada zarpó para el sur, lo que es poco creíble, pues debieron salir temprano y las latitudes exigían ser determinadas a mediodía.

Como Herrera consigna los datos de la operación: altura solar y declinación del mismo astro, es fácil establecer que la fórmula aplicada es la siguiente:

$\varphi = 90 - (H + \delta)$ en que φ es la latitud; H, la altura solar y δ , la declinación. Sustituyendo en la fórmula que antecede los valores proporcionados por Herrera se obtiene: $90 - (32^{\circ} 40' + 8^{\circ} 2') = 90 - 40^{\circ} 42' = 49^{\circ} 18'$.

Ahora se está en condiciones de verificar si la observación fue efectuada o no el 24 de agosto de 1520.

El Regimiento del Astrolabio (Regimiento do Estrolabio, edición de Evora) según Joaquín Bensaúde (*L'Astronomie nautique au Portugal a l'époque des grandes découvertes*, Berna, 1912, pág. 244), calculado para el ciclo solar 1517-1520 asigna al día 24 de agosto de 1520 el valor de $7^{\circ} 43'$ para la declinación y no de $8^{\circ} 02'$ como aparece en Herrera. Si verificamos la exactitud del valor de la declinación solar en el Regimiento de Evora, recurriendo al *Almanach Perpetuum* (Leiria, 1496) de Abraham Zacut, los cálculos (que omitimos para simplificar) conducen al mismo valor de $7^{\circ} 43'$ para el 24 de agosto de 1520; existiría pues, una diferencia de $19'$ entre Herrera y el Regimiento de Evora, constituyendo la declinación de Herrera un valor anómalo.

La discrepancia podría responder a la siguiente causa. El Regimiento de Evora asigna a la declinación del 23 de agosto de 1520 (año bisiesto) el valor de $8^{\circ} 05'$ y esto torna verosímil que la observación se haya efectuado el 23 y no el 24, pues una diferencia de $3'$ entre el Regimiento de Evora y Herrera es una cantidad perfectamente admisible. En consecuencia, se puede dar por comprobado que la latitud fue observada el 23 de agosto de 1520, penúltimo día de la internada en San Julián.

Antes de esa fecha no se disponía más que de valores aproximados de la latitud, deducidos de otros anteriores y de los datos de la estima en la navegación.

Pese a haberse determinado astronómicamente la latitud de San Julián, las diversas fuentes del viaje magallánico no proporcionan todas el mismo valor. Antonio Pigafetta (*Viaje en torno del globo*, Madrid, 1927, pág. 55) y Maximiliano Transilvano (Navarrete, *Colección de viajes*, Madrid, 1837, t. IV, pág. 256) registran ambos $49^{\circ} 30'$; Francisco Albo (Navarrete, ob. cit., IV, pág. 214) consigna $49^{\circ} 2/3$; el piloto genovés da $49^{\circ} 20'$; Juan López de Recalde, en su carta del 12 de mayo de 1521, apunta $48^{\circ} 30'$ (Navarrete, ob. cit., IV, 203); el historiador portugués Juan de Barros le asigna, en una parte, 50° (*Décadas de Asia*, III Década, Libro V, capítulo IX, ed. Lisboa, 1946, t. III, pág. 287) y en otra, recogiendo los datos de San Martín le asigna $49^{\circ} 18'$ (ob. cit., pág. 299), o sea, el mismo valor que proporciona Herrera.

Esta coincidencia entre los valores longitudinales de Herrera y Barros para San Julián, es muy significativa pues ambos historiadores dispusieron, con medio siglo de intervalo de los datos auténticos de los libros

de rotear de Andrés de San Martín. En consecuencia, la coincidencia no es fortuita sino que acusa idéntica procedencia y muestra que San Martín calculó la latitud de San Julián con $3'$ de error en más, lo cual acredita una precisión notable para el año 1520 en la obtención de esta coordenada y confirma de paso las extraordinarias dotes de observador del cosmógrafo sevillano.

Una vez comprobada la determinación de la latitud astronómica de San Julián, efectuada al final de la permanencia en este puerto, es conclusión obligada que los pilotos no dispusieron durante la internada de esa coordenada para tomarla como base y deducir de ella y de la distancia navegada durante las exploraciones al sur, de los valores correspondientes a las islas de Sansón, descubiertas el 28 de julio de 1520.

INDICE

	Pág.
Ofrenda	3
Capítulo I — Estado de las investigaciones	5
Capítulo II — Los errores de latitud en el mar durante los siglos XVI y XVII	15
Capítulo III — La revelación de M. Roger Hervé	23
Capítulo IV — Identificación del dador del mapa a Thevet	31
Capítulo V — Razón de los nombres de las islas y fecha de su descubrimiento	43
Consideraciones finales	57
Apéndice I — Los portugueses de la expedición de Hernando de Magallanes	59
Apéndice II — La latitud del puerto de San Julián	67

DEL MISMO AUTOR

- Medida de la velocidad inicial de los proyectiles de armas portátiles. — Imprenta Militar, Montevideo, 1941.
- Tablas de Tiro para el Cañón Obús de 105 mm. — Imprenta Militar, Montevideo, 1944.
- El Ingeniero Militar D. Carlos Cabrer, precursor de la fortificación moderna, Boletín Historia, cuaderno I, Montevideo, 1942.
- Historia semántica de dos uruguayismos: cuchilla y albardón, Revista Nacional (R. N.) Montevideo, N: 188, junio 1956.
- Historia de la palabra camalote, Boletín de la Academia Argentina de Letras (BAAL), Buenos Aires, tomo XXI, 1956, págs. 455-465.
- Historia semántica de bañado, estero y estuario, Montevideo, R. N. N° 191, 1957.
- El enigma del viajero Acarette du Biscay (En el tricentenario de su viaje), Montevideo, Revista de la Sociedad Amigos de la Arqueología, Montevideo, 1958, tomo XV.
- Viaje de Pero Lopes de Souza al Río de la Plata en 1531 (versión castellana y estudio crítico, Revista de la Sociedad Amigos de la Arqueología, Montevideo, 1958, t. XV.
- Origen hispánico de las tablas náuticas de declinación solar, Madrid, Revista General de Marina, N° 155, setiembre de 1958.
- Historia de los americanismos quíncha y bajareque, Montevideo, R. N., N° 193, 1958. v. I.
- Historia de un caso de simbiosis léxica: Cimarrón y bagual, Montevideo, R. N. N° 197, 1958.
- Historia de dos argentinismos: costa y litoral, Buenos Aires, BAAL, t. XXIII, 1958.
- Comentario sobre los orígenes de la navegación astronómica, Madrid, Revista General de Marina, 1959, (Hay edición bilingüe español y francés del Instituto Histórico de Marina, Madrid).
- Las tablas náuticas de la expedición de Magallanes - Elcano, Madrid, Boletín de la Real Academia de la Historia, 1959, tomo CXLIV.
- El Río de la Plata y la costa de Montevideo (Derroteros y Reconocimientos), Montevideo Anales Históricas de Montevideo del Museo y Archivo Histórico Municipal, 1960, t. III
- El Infante Don Enrique y el arte de navegar de su tiempo, Madrid, [1960].
- El problema etimológico del gaucho, Montevideo, R. N., N° 202, 1960.
- Historia del americanismo baqueano, Buenos Aires, BAAL, 1961, tomo XXVI.
- Historia de los indigenismos pampa y sabana, Buenos Aires, BAAL, 1961, t. XXV.
- Las más antiguas determinaciones de latitud en el Atlántico y el Indico, Madrid, Instituto Histórico de Marina, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1963.
- Elucidario de las latitudes colombinas, Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1964, ser. B, N° 431.
- La declinación solar en las tablas astronómicas de Don Pedro el Ceremonioso, Madrid, Seфарad. 1964. t. XXIV, fascículo I.
- La aportación científica de mallorquines y portugueses a la cartografía náutica de los siglos XIV al XVI, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1964.
- La expedición de Cristóbal Jaques al Río de la Plata en 1521, Montevideo, R. N. N° 219, 1964.
- Afronegrismos rioplatenses, Madrid, Boletín de la Real Academia Española, 1969, t. XLIX.
- Interpretación de los vestigios del uso de un método de navegación preastronómica en el Atlántico, Coimbra, 1970, Revista da Universidad, vol. XXIV (separata del Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, N° XLVIII, Coimbra, 1970).

- Importancia de las más antiguas latitudes de la costa brasileña, Río de Janeiro, Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Nº 287, 1970.
- Río de Janeiro: Historia de sus denominaciones, Universidade de Lourenço Marques, Revista da Ciências do Homen, vol. IV, Serie A, 1972 (Separata de la Junta de Investigações do Ultramar Secção de Lisboa, Nº LXVI, 1972).
- Las latitudes del diario de navegação de Pero Lopes de Souza y la localización del puerto de los Patos, Universidade de Lourenço Marques, Revista de Ciências do Homen, vol. IV, serie A, 1971 (separata de la Junta de investigações do Ultramar, Nº LXIX, 1972).
- Algunas observaciones y sugerencias sobre la labor etimológica, Montevideo, Bol. de la Ac. Nal. de Letras, Segunda época, t. I, Nº 2, 1973 (reproducido por el Bol. de la Comisión Permanente de la Asociación de Academias de la Lengua Española, Madrid, 1973, Nº 16).
- El Predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición Portuguesa de 1511-1512, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, Memórias Nº 13, 1973.
- Observaciones sobre las voces con dos formas de acentuación, Montevideo, Bol. de la Ac. Nal. de Letras, Segunda época, Nº 3, 1973.
- Bases para un glosario de términos geográficos del Uruguay, Madrid, Asociación de Academias de la Lengua Española, 1974 (reproducido en el Bol. de la Acad. Nal. de Letras del Uruguay, Segunda época, t. II, Nos. 4-5, 1974).
- El enigma de las latitudes de Colón, Valladolid, Seminario de Historia de América de la Universidad de Valladolid, 1974.
- Las longitudes geográficas de la Membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación, Separata de A. Viagem de Fernão de Magalhaes e a questão das Molucas, Junta de Investigações Científicas de Ultramar, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, Nº 16, Lisboa, 1975.
- Historia Naval Brasileira, dirigida por el Cap. de Mar e Guerra Max Justo Guedes, Río de Janeiro, 1975; vol. I, cap. 5 (Cristóvão Jaques e as armadas guarda-costas), cap. 6 (A expedição de Sebastião Caboto); vol. II, cap. VII (A viagem de Martim Afonso de Souza).
- Estudios sobre el léxico hispanoamericano. — De adarce y alhurreca a agua viva, en Bol. de la Acad. Nal. de Letras, Segunda época, tomo IV, Nos. 8-9, Montevideo, 1976, págs. 38-47.
- Historia del nombre de una olvidada flor: la diamela, en Bol. de la Acad. Nal. de Letras, Segunda época, Tomo VI nos. 12-13, Montevideo, 1978, págs. 5-12.
- La tabla de posiciones geográficas americanas de Pedro Apiano, en Bol. de la Real Sociedad Geográfica, Madrid, 1979, tomo CXI, págs. 301-324.
- Estudios de Cartología, Madrid, 1981, 55 págs.
- Voces de Canarias en el habla montevidéana, Montevideo, 1982, 114 págs.
- El hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502, Montevideo, Academia Nacional de Letras, 1982, 252 págs.

TERMINADO DE IMPRIMIR EN
EL MES JUNIO DE 1983 EN
CARLOS CASARES IMPRESORES
Bvar. J. BATLLE Y ORDONEZ 2701
M O N T E V I D E O

COMISION DEL PAPEL
EDICION AMPARADA EN
EL ARTICULO 79 DE LA
LEY 13.349

DEPOSITO LEGAL N° 188.160/83