

## **I. Introducción y propósitos del presente trabajo.**

El presente trabajo tuvo su origen en otro que elaboramos al participar del Simposio Internacional sobre Seguridad y Defensa de las fronteras de la Casa de Austria en marzo de 2018, sobre las fortificaciones y la diplomacia hispano-indígena en la Conquista del Río de la Plata. Allí habíamos trabajado en varios temas, que nos fueron llevando el uno al otro, y que entre todos excedían un solo trabajo: las exploraciones, los asentamientos, las distancias entre ellos, sus unidades de medida, la conquista del territorio y las fortificaciones, los caminos recorridos durante la empresa, las etnias que encontraron en su periplo y el modo de relacionarse con ellas, como así también la geografía y fauna. Para determinar los recorridos y los lugares en los que los conquistadores se asentaron, debimos estudiar la cartografía, las unidades de distancia y otros datos que nos llevaron a este trabajo.

Y de allí salió este otro, la exploración del mar, que consideramos debía ser tratado en un tema aparte y antes de aquel, puesto que la conquista del océano y los descubrimientos marítimos fueron antecedentes del descubrimiento y conquista del territorio.

Dada la cantidad de textos, planos y datos que acopiamos, hemos extraído muchos datos y alcanzado algunas conclusiones nuevas sobre este período. Una de ellas que el factor humano –en relación a la diplomacia- merecía ser tratado aparte, y lo hemos tratado en el trabajo de aquel simposio.

Además, al disponer de las herramientas tecnológicas actuales, como no las tuvieron nuestros predecesores, estamos en condiciones de realizar algún aporte, algo más que un refrito en el que se repita o sintetice todo lo dicho hasta el presente. Un colega y amigo, sostiene que no se puede estudiar e interpretar la historia sin un mapa, y como estamos muy de acuerdo en ello, hemos sido consecuentes con esa premisa y la llevamos a cabo.

## II. Fuentes utilizadas y estado de la cuestión.

Cuando abordamos el tema de la Conquista del Río de la Plata, nuestro punto de partida fueron los primeros asentamientos hasta la fundación de la primera ciudad de Buenos Aires en 1536, tomamos como guía la obra del ingeniero Eduardo Madero, constructor del primer puerto de Buenos Aires, pionero en la investigación esta temprana época de nuestra historia, y quien primeramente abordó de manera científica y documental la historia de la ciudad y de sus antecedentes<sup>1</sup>. Pese a lo revelador de los datos aportados en su momento, dados los años que pasaron desde su trabajo, parece extraño que, de un largo tiempo a esta parte, se sigan repitiendo errores y ocultando verdades que ya conocemos gracias a lo investigado.

Las principales fuentes utilizadas para este tema: las directas del *Nuevo Mundo* de Américo Vespucio (1500-1504), y el *Islario de todas las Islas del Mundo* de Alonso de Santa Cruz, elaborado en gran parte en base a las expediciones de Sebastián Caboto (1526-1529) y Diego García de Moguer (1527-1528). Las indirectas publicadas sobre las expediciones portuguesas de Pedro Álvarez Cabral (1500), Esteban Flores y Diego Ríbero (1511-1512). Entre estas contamos con Adolpho Varnhagen consagrado historiador miembro del Instituto Histórico do Brasil, es nuestro guía para consignar las primeras exploraciones de los portugueses en el descubrimiento del Atlántico Sur y las costas del Brasil al sur de la equinoccial<sup>2</sup> y con el uruguayo Rolando Laguarda Trías. Y sobre las expediciones españolas de Juan Díaz de Solís (1516), Hernando de Magallanes (1522), Sebastián Caboto (1527) y Diego García (1527), las obras de José Toribio Medina, Antonio Herrera y Tordesillas, Martín Fernández Navarrete, y Pablo Pastells, donde se publican fuentes directas y documentación oficial.

---

<sup>1</sup> Eduardo MADERO, *Historia del Puerto de Buenos Aires*, Imprenta de La Nación, 1892. Segunda edición, 1902.

<sup>2</sup> Francisco Adolfo de VARNHAGEN, *Historia Geral do Brasil*, Tomo 1, Río do Janeiro, 1854.

Otra de las fuentes directas que privilegiamos es la de Ulrico Schmidl “Viaje al Río de la Plata”, por tratarse del cronista más fiel y confiable, pese a los errores u omisiones que, a juicio de los más grandes historiadores, pudo haber deslizado en su relato. Demostraremos que es más exacto de lo que generalmente ha sido considerado.

Como es sabido, Ulrico Schmidl fue un soldado bávaro de Staubingen que se alistó en Amberes para la Armada de don Pedro de Mendoza y fue el primer cronista e historiador del Río de la Plata, donde pasó más de veinte años, antes de volver a su tierra natal. Su “*Viaje al Río de la Plata (1535-1554)*”, fue editado a poco más de treinta años del comienzo de los hechos relatados, pero a solo trece de finalizados, publicado en alemán de su época “*Wahre beschreibung*”<sup>3</sup>, junto a otros relatos en Frankfurt, 1567. Los del resto de América en el primer tomo, desde la página 214 v/215 y el de nuestro autor es el último relato del tomo segundo, a lo largo de 59 folios, con anverso y reverso (páginas 237 y 354 digitales). Sendas ediciones de Levini Hulsius en 1599, en alemán y en latín, reproducen su historia en forma individual. Los historiadores del siglo XVIII, como el Padre Pedro Lozano S.J. y Félix de Azara, también lo conocieron en su época como “Ulrico Fabro”. En la edición española de 1731 de Andrés González Barcia<sup>4</sup>, que es una de las primeras, fue traducida del latín al castellano, y recién en la primera mitad del siglo XX directamente del alemán por Ernesto Wörnische, argentino de origen germánico.

---

<sup>3</sup> Warhaffrige und liebliche bechreibung etlitcher feuernemen Indianischen landschaftten und Insulen die formals in feiner chroniclen gebacht erstlich inder schiffart Ulrici Schmidts von Straubingen mitgroffer gefhar ertundigt und von ihmfelber auffis fleiffigst beschrieben und dargethan (Hermosa y encantadora descripción de algunos paisajes e islas de las Indias, en finas crónicas realizadas por primera vez en la navegación de Ulrici Schmidt de Straubingen con gran exploración y cuidadosamente descritas y presentadas por él mismo.). Frankfurt, 1567.

<sup>4</sup> *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales* que juntó, tradujo en parte y sacó a la luz, ilustrados con eruditas notas y copiosos índices, el ilustrísimo señor D. Andrés González Barcia, Madrid, 1749, tomo III (pp. 269-308). Hay una edición de 1731 mencionada en la Nota 5 de la Edición de la Comisión del IV Centenario, referida en la nota anterior.

Hemos obtenido en distintas bibliotecas de la red de redes, numerosas versiones digitalizadas de esta obra, tanto en alemán como en latín, y traducciones a nuestro idioma. Destacamos el valor de las ilustraciones, pese a tener visos de fantasía, y un mapa que también utilizamos, de la edición latina de Levinus Hulsius de Nürnberg, 1599, y las de Teorodo de Bry de 1597 y de 1625.

El error más notorio en su cronología, consiste en que él cuenta con un año –en menos- de diferencia. Es decir que consigna en 1535 todas las fechas que debiera decir 1536. La razón de esto ya fue aclarada a fines del siglo XIX y principios del XX, por Eduardo Madero y Samuel Lafone Quevedo, respectivamente: el año finalizaba el 28 de febrero en el calendario usado por Ulrico.

Sin embargo, Ulrico Schmidl también tiene sus detractores, Paul Groussac entre ellos, quien afirma que el número de integrantes de la expedición de Mendoza dado por Schmidl es exagerado por exceso, “según suele ocurrir con los cómputos de gente ignorante”<sup>5</sup>. Tal como se demuestra, no fue en nada exagerado, pues las 2.650 personas de las que él habla, no correspondía a la gente que embarcó y llegó al Río de la Plata, sino a la que pretendía hacerlo, pues había muchos más candidatos que plazas.

En efecto, sabemos por Enrique de Gandía que “don Pedro de Mendoza había comprendido la necesidad de aumentar una embarcación a los once barcos destinados desde un principio para hacer el viaje y que a último momento habían llegado a doce con el agregado de una urca alemana”<sup>6</sup>. Sobre esto lo ampliaremos en el capítulo dedicado a dicha expedición.

Por ello y porque no parece tan ignorante alguien que sabe leer y escribir, tiene estilo para redactar, se desempeñaba como dependiente en una tienda en Amberes y cuyo padre había sido electo tres veces burgomaestre de su ciudad natal, Staubingen, nos permitimos dudar del juicio del sabio francés, y nos quedamos con la opinión del no menos sabio Félix de Azara, quien en sus “Viajes...” afirma que solía llevar un ejemplar de Ulderich

---

<sup>5</sup> Paul GROUSSAC, Don Pedro de Mendoza. Ed. Claridad, Bs. As., 2009, p. 71.

<sup>6</sup> Historia de Alonso de Cabrera... Cap. IV, p. 48 y Cap. I, p. 17. Buenos Aires, 1936.

Schimidel (sic) o Ulrico Fabro –suponemos que de la edición alemana en latín, porque alude a la española de 1749, sin mencionar la de 1731, como la primera traducción a nuestro idioma-: “*Yo hago gran caso de este opúsculo, á causa de su imparcialidad é injenuidad y de la exactitud de las distancias y de las situaciones: puntos en los que nadie le iguala.*”<sup>7</sup>.

Disponemos de sendas versiones digitales de las tres primeras traducciones al castellano editadas en la ciudad de Buenos Aires. La primera de 1836, con notas y disertaciones por Pedro de Angelis<sup>8</sup>. La segunda de 1881, con introducción y observaciones críticas de Mariano Pelliza. Y la tercera de 1906, de superior calidad; con prólogo de Samuel A. Lafone Quevedo más notas bibliográficas y biográficas del general Bartolomé Mitre, por la Biblioteca de la Junta de Historia y Numismática Americana, en su Colección de libros raros o inéditos sobre la región del Río de la Plata, Tomo I. Las tres se encuentran en repositorios de libre acceso, al alcance de cualquier investigador o curioso que navegue por la web. Estas dos últimas versiones cuentan con sendos apéndices de documentos inéditos contemporáneos de esa conquista, que detallamos en el apartado específico de fuentes directas.

En las ediciones impresas utilizamos la que consideramos definitiva, la edición crítica de la Comisión Oficial del IV Centenario de la Primera Fundación de Buenos Aires 1536-1936, Buenos Aires, Editorial Peuser S.A., 1948 con traducción directa del alemán por Edmundo Wernicke en base a otro manuscrito.

Y finalmente, dos de Emecé Editores S.A., la de la Colección memoria argentina, Buenos Aires, 1997, que reproduce la edición de la Colección Buen Ayre de 1942 de la misma editorial, basadas en la traducción de Edmundo Wernicke.

---

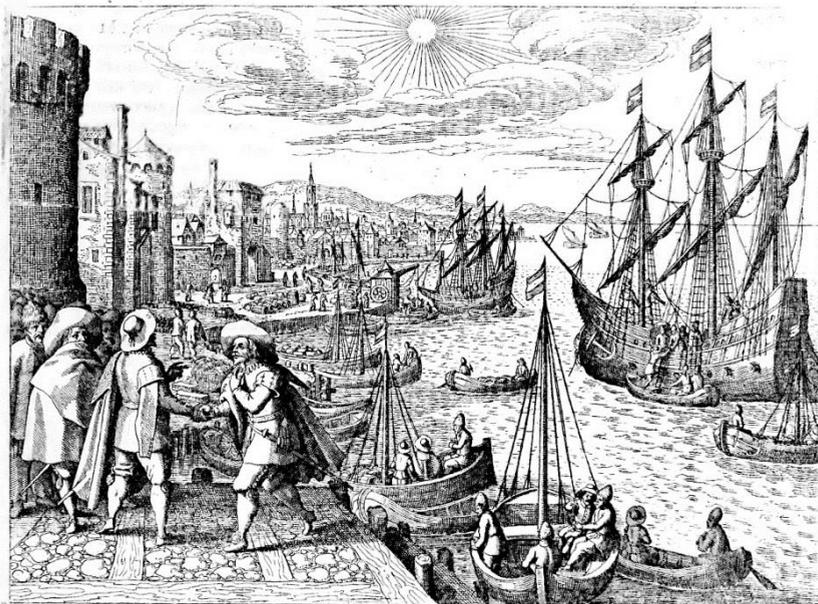
<sup>7</sup> Félix de Azara. Viajes por la América del Sur. Segunda Edición, Montevideo, 1850, p. 40. Citado en la Edición de la Comisión Oficial del IV Centenario de Ulrico SCHMIDL, “*Viaje al Río de la Plata*” Nota 5 *in fine*, página 498.

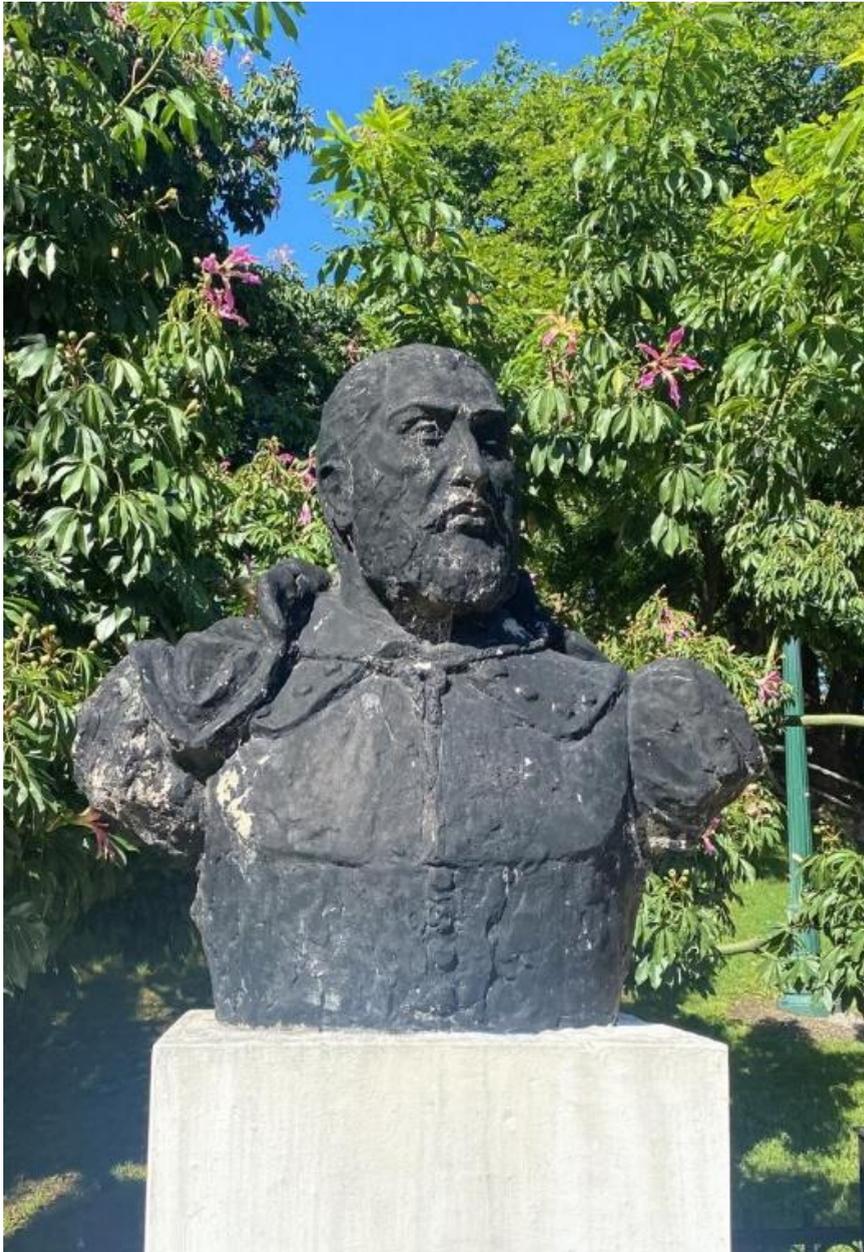
<sup>8</sup> Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata ilustrados con notas y disertaciones por Pedro de Angelis.



Retrato de Ulrico Schmidl<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Ilustración entre folios 2 y 3 de la edición alemana en latín del “Viaje al Río de la Plata de Ulrico Schmidel”. Vera historia, admirandae cuius damnationis, quam Huldericus Schmidel, Straubingensis, ab anno 1534. usque ad annum 1554. in Americamvelnouummundum, iuxtaBrasiliam& Rio della Plata, confecit.: Quid per hosceannos 19. sustinuerit, quam varias &quam mirandas regiones achominesviderit. Ab ipso Schmidelio Germanice, descripta: nunc vero, emandatis & correctisvrbium, regionum & fluminumnominibus, adiectaetiam tabula geographica, figuris, & alijsnotationibusquibusdam, in hac forma reducta. Hulsius, Levinus, 1599: <https://archive.org/details/verahistoriaadmi00schm>





**Grabados de los puertos de Amberes y Sevilla en la obra de Ulrico Schmidl**

**Busto de Ulrico Schmidl sobre la Avenida Paseo Colón, en Parque Lezama,  
Buenos Aires.**

Ruy Díaz de Guzmán, criollo nacido en 1560, no conoció los hechos de la conquista en primera persona, pero sí a través de los relatos de sus antepasados, padres, abuelos y contemporáneos de aquellos, que participaron de dicha gesta y de los cuales obtuvo comunicación oral directa. Ruy Díaz era nieto de Domingo Martínez de Irala y su madre, doña Úrsula, mestiza y una de los nueve hijos de este –habidos de distintas madres–, que el propio Irala declara en su testamento. Forma parte en ese sentido, y aunque de manera indirecta, de las redes parentales que se establecieron en la región entre guaraníes y españoles desde el comienzo de la expansión. Su nacimiento fue fruto de dos acuerdos –directos o indirectos– tendientes a la pacificación de un territorio.

Además, cuando en 1552 se produce el levantamiento liderado por Diego de Abreu, Irala resuelve la situación casando a dos de sus hijas mestizas con dos de los cabecillas de la sublevación. Así, Francisco Ortiz de Vergara se casa con doña Marina y Alonso Riquelme de Guzmán, con doña Úrsula de Irala, convirtiéndose en los futuros padres del autor de la Argentina<sup>10</sup>. O sea que nuestro Ruy no solo el producto de una alianza interétnica –españoles con hijas de jefes nativos- sino de bandos y parcialidades de españoles, enfrentados entre sí.

Paul Groussac y otros historiadores tuvieron juicios lapidarios sobre él, que no compartimos en absoluto. El pensamiento nacionalista de la época parecía teñir de encono el juicio del francés Groussac, sumándole contra el alemán Schmidl, la derrota aún reciente de Francia en la Guerra del '70, y el tradicional desprecio de los franceses por lo español, más aún siendo criollo y mestizo, en el caso de Guzmán.

---

<sup>10</sup> Prólogo de la edición crítica, prólogo y notas de Silvia Tieffemberg con la colaboración de Javiera Jaque Hidalgo. Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, página 7.

José Toribio Medina “*por lo que sabemos acerca de la ninguna fe que merece ese autor*”<sup>11</sup>, Levaggi, lo califica como “*un cronista de dudosa credibilidad*”<sup>12</sup>. Sin embargo, a Ruy Díaz de Guzmán lo siguen todos los prestigiosos historiadores que vinieron luego, como los padres jesuitas Nicolás del Techo, Pedro Lozano y José Guevara.

Aunque comprendemos la dureza de juicio de algunos con Ruy Díaz de Guzmán nosotros compartimos, junto con Roberto Quevedo, de la Academia Paraguaya de la Historia y con Enrique de Gandía de la Academia Nacional de la Historia, la admiración y el entusiasmo por él. Además, que al presente contamos con más elementos para analizar su relato y comprender en qué puede no ajustarse a la verdad. Hoy sabemos de hechos que por cuestiones políticas, y con carácter de secreto de estado, se mantuvieron ocultas durante siglos y hace poco salieron a la luz, como el descubrimiento del Río de la Plata, que desde Ruy Díaz hasta el ingeniero Eduardo Madero, no alcanzaron a conocer y que veremos en el capítulo correspondiente.

Enrique de Gandía fue entusiasta difusor de su obra “Anales del Descubrimiento, Conquista y Población del Río de la Plata” o simplemente “La Argentina”, de la cual disponemos de tres versiones y varios ejemplares, tanto impresos como digitales.

La obra de Guzmán, no solamente supera en cantidad y calidad de información a los otros documentos coloniales de la región hasta 1573, sino que da cuenta del imaginario social del siglo XVI en el Río de la Plata, basada fundamentalmente en testimonios orales, y otorga la perspectiva actual sobre el pasado en cuanto a “la estructuración temática que dio a los hechos del siglo XVI” y a los “modelos y categorías de exposición”, forjando por ejemplo,

---

<sup>11</sup> José Toribio MEDINA. “*El veneciano Sebastián Caboto... Al servicio de España y especialmente de su proyectado viaje a las Molucas por el estrecho de Magallanes y al reconocimiento de la costa del continente hasta la gobernación de Pedrarias Dávila*”. (2 vol.). Imprenta y encuadernación Universitaria, Santiago de Chile, 1908... t.1, p. 142, nota 21, 7° párrafo.

<sup>12</sup> Abelardo LEVAGGI. “*Paz en la Frontera*”. p. 32, segundo párrafo.

“nociones regionales como Paraguay, Tucumán y Río de la Plata” y “la organización del tiempo en base a “entradas”<sup>13</sup>.

Martín Fernández Navarrete, con su obra sobre las exploraciones marítimas Colección de Viajes y Descubrimientos que por Mar hicieron los españoles, 5 tomos, Imprenta Real, Madrid, 1825-1837, es una fuente indirecta que no ha sido superada, porque transcribe fuentes directas manuscritas y documentales de capital importancia.

Roberto Levillier, que dedicó veinticinco años de su vida a estudiar la temprana etapa del Descubrimiento de la América del Sur y el Río de la Plata y, luego de exhaustivo estudio de las fuentes directas, crónicas y cartográficas, demostró con éxito que Américo Vespucio fue su primer descubridor y explorador, cosa que Madero ignoraba. Como si su trabajo “*América la bien llamada*” no fuera autosuficiente, en “*Américo Vespucio*” hay un acopio de testimonios de eruditos y especialistas que así lo reconocen y le dan la razón. Luego, el mismo Roberto Levillier publicó “El Nuevo Mundo” de Américo Vespucio, una fuente directa capital, con estudio preliminar suyo<sup>14</sup>.

José Toribio Medina con *Juan Díaz de Solís. Estudio Histórico, y El veneciano Sebastián Caboto (1897). Al servicio de España y especialmente de su proyectado viaje a las Molucas por el estrecho de Magallanes y al reconocimiento de la costa del continente hasta la gobernación de Pedrarias Dávila*” (2 volúmenes, 1908), que desde entonces no han sido superadas, aporta toda una serie de documentos –inéditos hasta ese momento- que el autor halló en el Archivo General de Indias.

---

<sup>13</sup> Prólogo de la edición crítica, prólogo y notas de Silvia Tieffemberg..., p. 12.

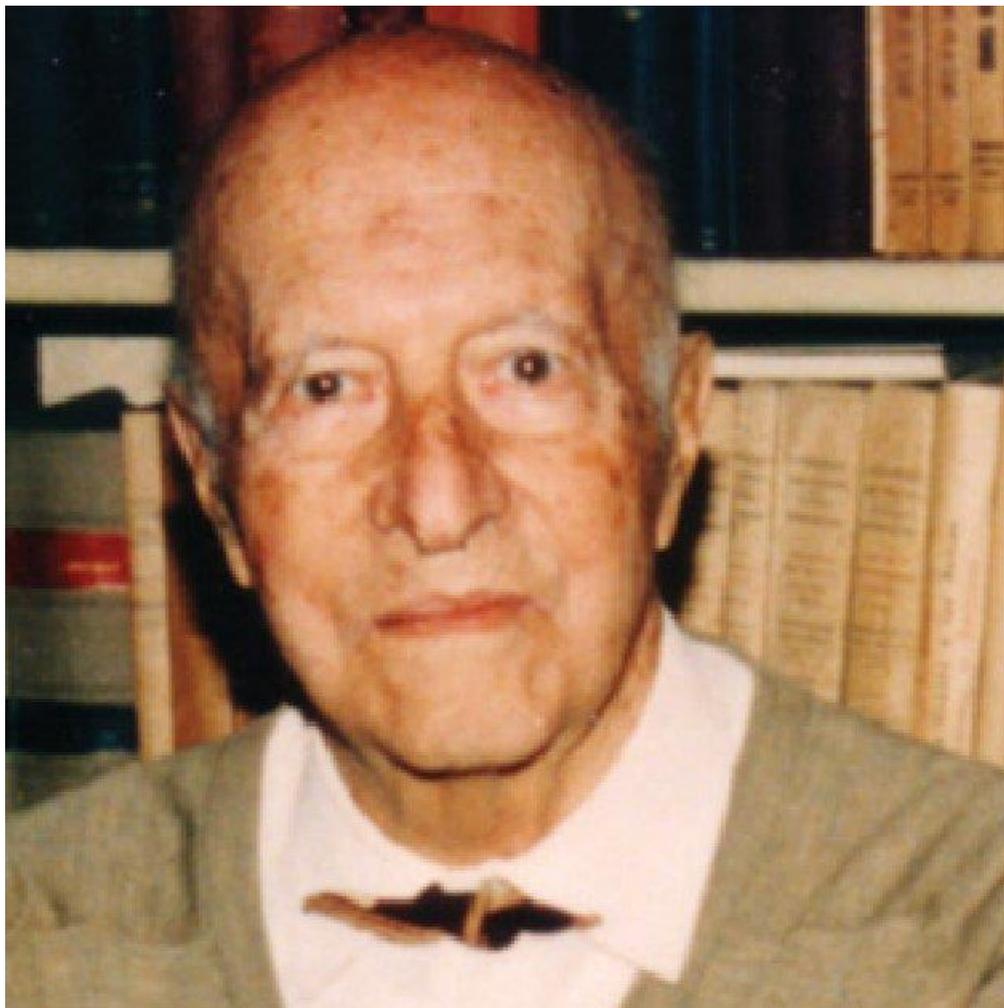
<sup>14</sup> Américo VESPUCCIO. “El Nuevo Mundo. Cartas relativas a sus viajes y descubrimientos”. Biblioteca Americanista, Editorial Nova. Buenos Aires, 1951.



**Martín Fernández Navarrete**



**José Toribio Medina**



**Enrique de Gandía**



**Roberto Levillier**

### III. La navegación y las medidas de distancia.

El descubrimiento del Nuevo Mundo no hubiera sido posible sin el dominio del mar, concretamente del Océano Atlántico, y este no se habría obtenido si no fuera gracias a la invención de una técnica por parte de los navegantes portugueses, que se llama “volta do mar”. Consiste en describir un amplio arco para evitar la zona de calma ecuatorial, aprovechando los vientos y corrientes permanentes favorables que giran en sentido horario en el hemisferio norte, y en sentido opuesto en el hemisferio sur, debido a la circulación atmosférica y el efecto de Coriolis (es el conocido giro del Atlántico Norte). Fue un paso crucial en la historia de la navegación a vela y del transporte, con todo lo que ello significa, ya que la comprensión de los vientos y corrientes fue fundamental para el éxito de los viajes<sup>15</sup>.

Según Valentina Garza Martínez, este aspecto de la conquista española, que involucra el descubrimiento de rutas y territorios, es un tema que merece más atención por parte de los investigadores, y una observación con la que no podemos estar en más de acuerdo. En su trabajo dice: “Un repaso de la equivalencia en kilómetros de la legua en diferentes lugares de América Latina –Hispana, corregimos nosotros- arroja datos diversos: por ejemplo, en Argentina era de 5,20; en Bolivia, de 5; en Chile, de 4,51; en Colombia y Ecuador, de 5; en Costa Rica, de 5,57; en Cuba, de 4,24; en El Salvador, de 4; en Guatemala, de 5,57; en Honduras, de 4,18; en Paraguay, de 4,33; en Perú, de 5,56, y en Uruguay, de 5,15 (sizes)”<sup>16</sup>.

Consideramos necesario hacer un repaso a las medidas de distancia utilizadas por nuestros cronistas.

---

<sup>15</sup> La “Volta do mar”, maniobra de navegación descubierta por los portugueses [https://es.wikipedia.org/wiki/Volta\\_do\\_mar#Descubrimientos\\_portugueses\\_en\\_el\\_oceano\\_Atlántico](https://es.wikipedia.org/wiki/Volta_do_mar#Descubrimientos_portugueses_en_el_oceano_Atlántico)

<sup>16</sup> Valentina GARZA MARTÍNEZ, “Medidas y caminos en la época colonial: expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI-XVIII)”. *Fronteras de la Historia*, Vol. 17-2. Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Bogotá, Colombia, 2012, pp. 191-219, nota n° 2.

Américo Vespucio dice que una legua son cuatro millas (si fueran terrestres serían 6.436 metros, pero como entendemos que deben ser náuticas son 7.408 metros).

Una legua castellana quedó establecida por el uso durante el siglo XVI en 20.000 pies castellanos; 5.572,7 metros o 6.666,66 varas castellanas. En efecto, Schmidl dice haber partido desde Amberes el 2 de agosto de 1535 y tardó 14 días para llegar a Cádiz hasta donde hay 400 leguas por mar (capítulo I, segunda oración), porque lo supo del capitán o de algún miembro de la tripulación<sup>17</sup>.

Paul Groussac en los Anales de la Biblioteca, explica que “De estas unidades métricas, las más usuales en la geografía de la época, ó, para huir de las vaguedades, las que figuran en las escalas de las cartas más exactas, entre 1580 y 1650, son, por orden de importancia entonces: la milla germánica de 15 en grado, la española de 17 ¼ en grado, la francesa é inglesa de 20 en grado, por fin la milla horaria de 19 en grado, a la que se ajustaba, entre otras, la milla de Amsterdam... con cita en esa misma frase de MARIEN Y ARRÓSPIDE, Tratado general, p. 21: «La milla ó meil holandesa tiene de distancia cerca de 7000 varas castellanas, pues 19 1/20 millas entran en un grado»”<sup>18</sup>.

Respecto al término “legua” cabe recordar la aclaración del periodista Federico Kirbus, quien no sólo podía leer la letra gótica de Schmidl, por haberla aprendido a escribir en la escuela primaria, sino además comprendía y hasta cierto punto hablaba el bávaro por haber vivido en Baviera después de la Segunda Guerra Mundial<sup>19</sup>. “Se llama *lieue* en francés; *league* en inglés; *lega* en italiano; *legua* en portugués, y aun en ruso *liga*, pero... ¡Meile en alemán! por lo tanto primeramente debe advertirse la diferencia... entre meil wegs y meil, o sea entre milla de camino y milla se observa que el

---

<sup>17</sup> 400 leguas serían estimativamente 2200 kilómetros. En la aplicación en línea Open Sea Map desde Amberes a Cádiz se miden 1282,35 millas náuticas o 2374,72 kilómetros, con lo que Ulrico Schmidl o el marino que se lo informó, no anduvo tan equivocado.

<sup>18</sup> Introducción al Viaje de un buque holandés al Río de la Plata, Anales de la Biblioteca, tomo IV, Buenos Aires, 1905, pp. 299-300

<sup>19</sup> Federico KIRBUS. “*La Primera de las Tres Buenos Aires*”. Edición del autor, Buenos Aires, 1978 y 1980, p. 72, párrafo cuarto

empleo de un término y otro no es en absoluto casual, ni fruto del capricho, ni hecho como al descuido...<sup>20</sup>

Por el contrario: todo parecería indicar, leyendo con atención el relato de Schmidl, que éste usó dos patrones de distancia bien diferentes: en sus travesías por mar, o cuando tenía que basarse en las descripciones de sus compañeros de viaje ibéricos, que naturalmente siempre hablaban en términos de *legua*, traducía esta distancia en *milla* ya que, según Kirbus, en idioma alemán no existía un equivalente directo de *legua*.

Por lo que nosotros hemos averiguado, en la actualidad la traducción de *meil wegs* es “millas de distancia” o, como las traduce Kirbus “millas de camino”, y la de *legua* es *ligen*, pero desconocemos si se le daba ese uso en la época de nuestro cronista.

Sobre la precisión de este cronista, valorada tempranamente por Félix de Azara en el siglo XVIII, mas no por grandes historiadores más próximos a nuestra época, volveremos en oportunidad de ocuparnos de la expedición de la que él fue parte.

Nuestra hipótesis es que las millas de camino son millas recorridas, o sea las que dibuja un navío sobre el fondo marino y no las que se miden en línea recta entre dos puntos sobre un mapa. Del mismo modo, se puede interpretar a los trayectos efectuados por tierra: no siempre, ni necesariamente, eran en línea recta.

Por ello nos hemos provisto de cartografía y herramientas que nos brindan auxilio para establecer con precisión los caminos recorridos y descubiertos por nuestros expedicionarios. El visor de cartas Raster del Servicio de Hidrografía Naval argentino con el cual también son compatibles las del Centro de Hidrografía da Marinha do Brasil, en dos versiones Raster y archivos de imagen TIFF, que resultan editables<sup>21</sup>, las cartas electrónicas en el

---

<sup>20</sup> Federico KIRBUS. “*La Primera de las Tres...*”, p. 41

<sup>21</sup> Cartas Náuticas y Especiales, Servicio de Hidrografía Naval, Ministerio de Defensa de la República Argentina.

<http://www.hidro.gov.ar/nautica/cartasnauticas.asp>

Centro de Hidrografía da Marinha do Brasil

<https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster>

Herramientas de medición en archivos de imagen:

[https://www.ginifab.com/feeds/angle\\_measurement/online\\_protractor.es.php](https://www.ginifab.com/feeds/angle_measurement/online_protractor.es.php)

geoportal del Instituto Hidrográfico de la Marina de España<sup>22</sup>, algunas cartas del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada del Uruguay<sup>23</sup>, y la aplicación en línea Open Sea Map<sup>24</sup>.

A lo largo de la cartografía que nos ilustrará las rutas y los hitos que interesan para este estudio se advertirá la señal –una estrella de cuatro puntas de color rojo- con la que hemos marcado determinados puntos geográficos. Son aquellos que fueron descubriendo y tocando las expediciones, de los cuales hemos determinado con precisión sus coordenadas geográficas, con el propósito de reconstruir sus derrotas, las distancias recorridas y los tiempos utilizados.

#### **IV. Cronología y toponimia.**

Según el Diccionario de autoridades de 1732: DESCUBRIR. v.a. quitar la cubierta de alguna cosa, destaparla, ponerla de manifiesto. Es compuesto de la preposición Des, y el verbo Cubrir. En lo antiguo se decía Descubrir. DESCUBRIR. Vale también hallar aquello que estaba ignorado, o escondido hasta entonces, como Descubrir un thesóro, una Provincia, o tierra no conocida<sup>25</sup>.

Eduardo Madero señala: “Fíjese el señor Trelles en que el sentido en que el mismo (Diego) García emplea el verbo descubrir,

---

<sup>22</sup> <http://ideihm.covam.es/visor.html>

<sup>23</sup> En el sitio SOHMA de la R.O.U. se promocionan sus publicaciones: <http://sohma.armada.mil.uy/index.php/servicios/publicaciones-nauticas>, y se incluye un catálogo, pero no ofrece cartas digitales ni Raster. Las versiones digitalizadas que utilizamos las hallamos en el sitio “Velerol Argentina”: <http://velerolaargentina.com/Ozi/Uruguay.html>

<sup>24</sup> <http://openseamap.org/index.php?id=31&L=2>

<sup>25</sup> Diccionario de la lengua castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar los proverbios o refranes y otras cosas convenientes al uso de la lengua. Tomo Tercero. En Madrid, en la Imprenta de la Real Academia Española, año de 1732, p. 144, columna izquierda.

no es el de descubrir por primera vez, pues sabía que ya Caboto lo había hecho antes que él”<sup>26</sup>.

En el citado diccionario del siglo XVIII se evidencia que la acepción de descubrir tal como la interpretamos hoy día es la segunda, pero no así la primera. En efecto, el descubrimiento no era entendido solamente como la tercera acepción de la edición del tricentenario actualización 2018.

1. tr. Manifiestar, hacer patente.

2. tr. Destapar lo que está tapado o cubierto.

3. tr. Hallar lo que estaba ignorado o escondido, principalmente tierras o mares desconocidos.

4. tr. Registrar o alcanzar a ver.

5. tr. Venir en conocimiento de algo que se ignoraba.

Por lo tanto, entendemos que la cuarta acepción de “descubrir” en nuestro diccionario de 2018 es la adecuada para la definición de descubrir debido a lo azaroso e impreciso de la navegación en aquella época, en que podría ser algo tan subjetivo como objetivo: el navegante descubría el punto geográfico cuando lo encontraba para sí, cuando se topaba con él, independientemente de que otros lo hubieran hecho anteriormente, y por lo tanto el que un nauta descubriera un punto geográfico para sí, es decir que lo “alcanzara” no necesariamente significaría que hubiera sido el primero que lo hizo. Dado el carácter teológico de la mentalidad y de la cultura de la época, las fechas eran mejor recordadas por el santoral católico y se asociaba con el santo o festividad religiosa de cada día. Eduardo Madero dice al respecto: “Las fechas que establezco no son, de cierto, indiscutibles; pero, de acuerdo con las prácticas de los descubridores, esas fechas tienen que ser exactas. Para que no lo fueran, sería indispensable que en todos los casos al bautizar las localidades se hubiera procedido por excepción contra lo que era regla<sup>27</sup>. Además, quien haya navegado en embarcaciones de motor, como lo hizo el ingeniero Eduardo Madero, y más aún de vela, sabe

<sup>26</sup> Eduardo MADERO, “*Historia...*”, Apéndice N° 9, Memoria de Diego García, ed. 1892, p. 358, ed. 1902 p. 418, ver primera nota (\*) de la página.

<sup>27</sup> Eduardo MADERO, “*Historia del Puerto...*”. Descubrimiento del Plata, Viaje de 1515 a 1516. Imprenta de La Nación, ed. 1892, p. 25, ed. 1902, p. 52.

que antes de descubrir, reconocer e identificar un accidente geográfico, se lo debe “avistar” y en ocasiones, sobre todo cuando el viento es desfavorable y deben echarse muchos bordes, pasan muchas horas y días inclusive, para arribar hasta él.

Si no la mayoría, gran parte de los nombres de los accidentes geográficos que constituyen puntos de referencia notables en todo el litoral atlántico sudamericano, desde Brasil hasta la Patagonia, provienen desde comienzos bien tempranos del siglo XVI. Nos hemos preguntado ¿quién bautizó a esas localidades? Son la suma de los conocimientos de Cabral, Coelho, Vespucio, Solís, Magallanes, Caboto y Alonso de Santa Cruz, cuando todavía era aprendiz en la armada del anterior, que quedaron plasmados en la temprana cartografía indiana del cono sur y la de este último siendo ya un cosmógrafo consagrado.

Roberto Levillier se ha ocupado muy bien de desentrañar esa cartografía en “América la bien llamada”, desde Alberto Cantino (1502), Nicolo Caverio (1502-1504) y el clérigo Martin Waldsemüller del gimnasio San Die, hasta el “Islario General” de Alonso de Santa Cruz<sup>28</sup>. Dedicó el capítulo primero del tomo II de esa obra a un exhaustivo estudio de la cartografía y el capítulo primero, de la quinta parte “La cartografía” de “Américo Vespucio”, a los primeros mapas que revelan el descubrimiento del Río de la Plata y del Cabo San Antonio, luego del viaje de 1501-1502 de Coelho-Vespucio<sup>29</sup>.

En las primeras décadas del siglo XVI, la cartografía era confeccionada en base a los datos brindados por los exploradores y estaba dirigida principalmente a ellos. Nuestra hipótesis es que el mayor interés de los exploradores al principio de la era de los descubrimientos, como llamamos a la segunda mitad del siglo XV

---

<sup>28</sup> Alonso DE SANTA CRUZ. Islario General de todas las Islas del Mundo, por... con un prólogo de D. Antonio Blázquez. Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica. Madrid, 1918: <https://archive.org/details/islariogeneralde00sant> Manuscrito digitalizado en la Biblioteca Nacional de España, con ilustraciones: <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000149359>

<sup>29</sup> Roberto LEVILLIER, “América la bien llamada”. Tomo II. Editorial Guillermo Kraft Ltd., Buenos Aires, 1948. “Américo Vespucio”. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1966, pp. 211-268.

y comienzos del XVI, consistía en identificar ríos, cursos de agua navegables o caletas para la recalada de sus navíos, y el trabajo de los cartógrafos era el de consignarlos en sus mapas. Es observable que, al registrar un cabo o una punta, muy generalmente se lo asociaba al río importante más próximo, entendiendo un curso de agua en el que podría fondear o amarrar una nao, que es lo que realmente importaba en este período, y se le daba el mismo nombre.

Nos aclara Levillier que todas las exploraciones, tanto en territorios propios como ajenos, y aunque estas últimas no fueron de provecho material o jurídico: Gonzalo Coelho-Vespucio, Solís, Cristóbal Jaques, Magallanes, Loaisa y Caboto, contribuyeron al bautizo de accidentes, al diseño de cartas y a la formación de la toponimia, entre Vespucio y don Pedro de Mendoza, y por tal causa, son fuentes de información de primordial interés<sup>30</sup>.

Una cuestión problemática para los historiadores, fue la cronología de Ulrico Schmidl, para quienes no es nada claro, sobre todo hasta la llegada del Adelantado Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, cuestión en la que discrepamos porque consideramos todo contrario. Precisamente, existen trabajos antiguos pero valiosos, en los que Enrique de Gandía se apoyó para reconstruirla como los de Manuel Domínguez<sup>31</sup>, el Padre Antonio Larrouy, que cita a Francisco Villalta en la edición de Samuel Lafont Quevedo<sup>32</sup>, Paul Groussac<sup>33</sup> y Fulgencio Ricardo Moreno<sup>34</sup>.

---

<sup>30</sup> Roberto LEVILLIER, “*América la bien llamada*”. Tomo II, p. 337.

<sup>31</sup> Manuel DOMÍNGUEZ, “Orígenes nacionales. El asalto del fuerte de Corpus Cristi”, *Revista de Derecho Historia y Letras*, tomo XVI, 1903, pp. 97-105. Es interesante saber que el índice completo de esta revista fue publicado por Gregoria CELADA DOMÍNGUEZ y Rita GIACALONE, en *Iushistoria* N° 4 Oct. 2007: <https://p3.usal.edu.ar/index.php/iushistoria/article/download/1629/2062> ISSN 1851-3522.

<sup>32</sup> Padre Antonio LARROUY. “Ruiz Galán y el juramento de Corpus Christi”, *Revista de la Universidad de Buenos Aires*, Volumen n° II (1904) año 1, con versión digital en línea: <http://ufdc.ufl.edu/AA00013094/00002/16j> de la Universidad de Florida, USA.

<sup>33</sup> Paul GROUSSAC. “El desamparo de Corpus Christi”, *Anales de la Biblioteca*, Tomo IX, Buenos Aires, 1914, pp. 347-373, cuya versión digital también se consigue en el sitio mismo de la Biblioteca Nacional:

## V. Las primeras exploraciones.

### 1. La Mar Occéano: el Atlántico.

Dice Roberto Levillier que: "...los descubrimientos marítimos de fines del siglo XV y comienzos del siglo XVI, componen también un grupo inseparable, y es finalidad de este trabajo asentar que los anales patrios no tan aislados de los primeros viajes y navegantes, como se cree, arrancan de la expedición de 1501-1502 por nuestro litoral, desde el límite con el Brasil, hasta la Patagonia"<sup>35</sup>.

Con la noticia del descubrimiento de Tierra Firme por parte de Cristóbal Colón, en su tercer viaje, «la mayor parte de los pilotos de las naves del Almirante, que habían anotado diligentemente la marcha de los vientos, impetraron de los reyes permiso de hacer investigaciones ulteriores a sus propias expensas aunque debiendo dar a los Reyes la parte correspondiente, que es la quinta, acometieron esa empresa»<sup>36</sup>.

Vespucio relata el descubrimiento del Brasil por un barco de Hojeda en el cual iba (1499-1500)<sup>37</sup>. En efecto, en la primera de sus cuatro cartas dirigidas a Lorenzo de Médici, la del 18 de julio de 1500, dice haber regresado hacía un mes aproximadamente de la India por la vía del Mar Océano<sup>38</sup>. Partieron con dos carabelas el 18 de mayo de 1499, para ir a descubrir por la parte del sudeste

---

<https://www.bn.gov.ar/micrositios/revistas/otros/anales-de-la-biblioteca-t-09>

<sup>34</sup> Fulgencio Ricardo MORENO. "La ciudad de la Asunción". Buenos Aires, 1926: <https://archive.org/details/laciudadde-la-asun00moreuoft/page/n7>

<sup>35</sup> Roberto Levillier, en el Prólogo de "América la bien llamada", tomo 1 "La Conquista de Occidente", p. XVI, primer párrafo.

<sup>36</sup> Pedro Mártir DE ANGLERÍA. Las Décadas del Nuevo Mundo, en la traducción del Dr. Joaquín Torres Asensio. Editorial Bajel. Buenos Aires, 1944, década I, libro VIII, capítulo I, p. 81. Citado por José Toribio MEDINA en "Juan Díaz de Solís. Estudio histórico", 1897, p. XXV.

<sup>37</sup> Roberto Levillier. "América la bien llamada", tomo 1, Capítulo Tercero, II, p. 107.

<sup>38</sup> Américo VESPUCCIO. El Nuevo Mundo, cartas relativas a sus viajes y descubrimientos. Carta del 18 de julio de 1500 (versión española, pp. 95-125). Con estudio preliminar de Roberto Levillier. Biblioteca Americanista dirigida por Luis Aznar. Editorial Nova. Buenos Aires, 1951.

(erróneamente noreste en el original). Se dirigieron hacia las Islas Afortunadas, antiguo nombre de las Canarias y, después de abastecerse, desde la Gomera se hicieron a la vela y dirigieron la proa hacia el “lebeche”<sup>39</sup>, navegando 24 días con viento fresco y sin ver tierra ninguna, hasta que a 1300 leguas (7150 kilómetros o 3860 millas náuticas) de la ciudad de Cádiz la vieron en el rumbo de ese viento. Lo más llamativo es que, además de describir el tamaño y el verdor de la arboleda, cosa muy corriente en las costas atlánticas sudamericanas, fue que encontraron en pleno mar agua dulce como de un río 15 leguas antes de llegar a tierra. Esto no pudo haber sido otra posición que las desembocaduras de los ríos Essequibo y/o Amazonas. Dado que el primero corría del poniente hacia el levante (oeste-este) y tenía cuatro leguas (22 kilómetros) de anchura, consideramos que es el río Amazonas, y el otro corría del mediodía al septentrión (sur-norte) y tenía tres leguas (16,5 kilómetros) de ancho. Podría pensarse también en el Orinoco, pero esa orientación sur-norte es propia del Essequibo y no del Orinoco.

Luego de esto a cuarenta leguas de tierra encontraron una corriente marina que corría muy fuerte del siroco al maestral (mistral)<sup>40</sup> u orientación sudeste-noroeste, que comparó con las del Estrecho de Gibraltar y del Estrecho de Mesina, y a las que hacía

---

<sup>39</sup> Según el Diccionario de la Lengua Castellana, tomo 4º, en la Imprenta de la Real Academia Española, Madrid 1734, p 373, LEBECHE es “sustantivo masculino. El viento que corre entre Poniente y Mediodía. Úsase en el Mediterráneo. Tamarid dice que es voz Árábica. Lat. *Africus Libs*. Lop. Peregr. f. 102. A la tarde sopla un vientecillo que llaman Lebéche, que alivia y refrigera lo que en el día ha molestado el excesivo y fastidioso calor.” Por esa definición, entendemos que su dirección es noreste hacia los 45 °, pero que “navegaron hacia él” o sea en sentido contrario 225°.

<sup>40</sup> MAESTRAL (Mistral). Se llama el viento que viene de la parte intermedia entre Poniente y Tramontana, según la división de la Rosa náutica que se usa en el Mediterráneo. Tosc. tomo 8. pl. 275 || SIROCO, o XALOQUE. f. m. El viento, que viene de la parte intermedia entre Levante y Mediodía, según la división de la Rosa Náutica, que se usa en el Mediterráneo. Tosc. tomo 8. pl. 274. Lat. *Eurus*, i. En ambos casos, Diccionario de la Lengua Castellana, tomo 4º, pp. 452-453; y tomo 5º, p. 121. Del Siroco al Mistral, en su denominación actual y corriente, es desde el sudeste al noroeste.

palidecer. Era la Corriente Ecuatorial del Norte, que roza la costa norte del Brasil y los llevó hasta el Trópico de Cáncer<sup>41</sup>.

Vespucio aplica a los vientos que comenzaron a conocer los primeros navegantes del Atlántico, las direcciones de los vientos que ya conocían en el Mar Mediterráneo.



Las expediciones de Pinzón, Lepe y Vélez de Mendoza, completan el conocimiento de la costa norte del Brasil y de Venezuela. El viaje de Vicente Yañez Pinzón a la costa norte del Brasil es uno de los más documentados de la época<sup>42</sup>. Américo Vespucio efectuó cuatro viajes al Nuevo Mundo, dos fueron al servicio de la corona de España y dos con la bandera de Portugal. El tercero es el que interesa de manera directa a nuestra tierra

<sup>41</sup> El Trópico de Cáncer se encuentra en latitud 23° 26' 14", y el Trópico de Capricornio en latitud 23° 26' 12,9"9.

<sup>42</sup> Roberto Levillier. "América la bien llamada", Tomo 1, Capítulo Tercero, III, p. 114.

rioplatense y las vecinas. Pero lo notorio de Vespuccio, es que fue el primero en haber dado cuenta del cruce de la “equinoccial”, que es como se llamaba entonces a la línea del Ecuador.

La impresión de continente, presentida en el Norte por Vespuccio en agosto de 1501, la consolidó él mismo en marzo y abril de 1502, en altas latitudes de nuestro litoral, donde conoció el Plata y gran parte de la Patagonia de 1504-1506. Solo que, para evitar un conflicto diplomático, debió ocultar haber descendido hasta el paralelo de 50 grados de latitud sur, y atravesado los meridianos de la línea del Tratado de Tordesillas entre 36 y 37 grados de longitud oeste<sup>43</sup>.

Pero previo a esto es importante destacar que en la Carta de Américo Vespuccio acerca de las islas recientemente halladas en sus cuatro viajes o “La lettera” como se la denomina en la edición consultada, relata que en su tercer viaje, habiendo cruzado desde el África al sur de la línea del ecuador, tomando una cuarta del mediodía después de 67 días de navegación. El 17 de agosto de 1501 llegaron a una tierra a 700 leguas hacia el oeste y a 5° al Sur de la línea equinoccial. Entendemos que, por lo que afirma más adelante, esta tierra estaba a 150 leguas del Cabo San Agustín y por su latitud, con errores de hasta medio grado, podrían haber recalado entre el río Mossoró, que recorre hacia el oeste de la localidad de Areia Branca y la actual localidad de San Miguel de Gostoso<sup>44</sup>.

“Dejaron esa tierra inhospitalaria y siguieron bordejeando, explorando la región y averiguando de minas y productos. Así tardaron como dos meses en descubrir en 13° una espléndida bahía que bautizaron de Todos los Santos<sup>45</sup>. Era el 1° de noviembre (de 1501) y apenas 80 leguas al norte habían puesto el 28 de agosto el nombre de San Agustín a un cabo situado en 8°.

---

<sup>43</sup> Roberto LEVILLIER, “Américo Vespuccio”... p. 15.

<sup>44</sup> La vaguada de la desembocadura del río Mossoró se halla en latitud 4° 56' 05" Sur, longitud 37° 09' 31" Oeste; San Miguel de Gostoso en latitud 5° 07' 13" Sur, longitud 35° 38' 00" Oeste. Entre ellas se miden en Open Sea Map una distancia, por recorrido marítimo, de 93,66 millas náuticas o 173,45 kilómetros.

<sup>45</sup> En realidad, se trata de la actual San Salvador de Bahía, cuya embocadura se encuentra exactamente en latitud 12° 59' 60" Sur, longitud 38° 34' 57" Oeste.

Pasaron el 6 de enero de 1502 ante otra bahía que llamaron de los Reyes por 24°, el 20 y 22 de enero bautizaron en una latitud análoga los puertos de San Sebastián y San Vicente, respectivamente, y perdieron de ver, acaso por los celajes muy frecuentes en esa costa, y en esa época, el magnífico puerto de Río de Janeiro, ausente en la cartografía hasta el (mapa) de Pedro Reinel 1519-1522.”<sup>46</sup>

Sobre Américo Vespucio y el Cabo de San Agustín, es interesante destacar una fuente directa recopilada y transcrita por Enrique de Gandía: la junta de pilotos celebrada en la Casa de Contratación de Sevilla el 13 de noviembre de 1515<sup>47</sup>.

Todos los pilotos allí reunidos: Sebastián Caboto, Juan Despuche, Juan Rodríguez Serrano, Hernando Morales y Hernán García, excepto uno Andrés Morales a quien la mayoría desautoriza, coinciden en que Américo Vespucio, para quien todos ellos no tienen más que palabras gentiles, descubrió el cabo de San Agustín, en la costa del Brasil en 1498, y fijó su posición con exactitud en 8° de latitud sur, sin lugar a dudas. Fueron convocados para dar sus pareceres sobre la graduación del Cabo de San Agustín y si estaba o no dentro de la demarcación de Castilla.

(Sebastián) Caboto dijo “fue me mandado por vuestras mercedes diese mi parecer en el cabo de San Agustín y la navegación de estos once hombres portugueses que están aquí presos mi parecer es este: que hasta verse el dicho cabo de San Agustín y [re]correrse

---

<sup>46</sup> Américo VESPUCCIO, *El Nuevo Mundo*. Introducción de Roberto Levillier, p. 86. Editorial Nova. Buenos Aires, 1951. La bahía de los Reyes es la actual Angra dos Reis, que está exactamente en latitud 23° 00' 12" Sur, longitud 44° 18' 09" Oeste; en cambio San Sebastián sí se acerca más, latitud 23° 48' 53" Sur, longitud 45° 24' 18" Oeste, y la embocadura del puerto de San Vicente, al lado de Santos (Santos Inocentes) más aún a la latitud indicada en esa época para los tres fondeaderos: 23° 59' 01" Sur, longitud 46° 22' 19" Oeste.

<sup>47</sup> Enrique DE GANDÍA. “Antecedentes diplomáticos de las expediciones de Juan Díaz de Solís, Sebastián Caboto y don Pedro de Mendoza”, Buenos Aires, Cabaut & Cía Editores, 1936. Apéndice. Documento V: Traslado de los pareceres que dieron los pilotos Sebastián Caboto, Juan Vespucci, Juan Rodríguez Serrano, Andrés de Morales, Hernando de Morales y Hernán García sobre la graduación del cabo de San Agustín y si estaba o no dentro de la demarcación de Castilla. Sevilla, 13 de noviembre de 1515, pp. 125-131.

la costa hasta los términos que están limitados por el Rey nuestro señor y el Rey de Portugal no se puede determinar cosa ninguna que bien determinada sea, si no se da crédito a una navegación que Amérigo (Vespucio) que haya gloria, hizo. Que dice que partió de la Isla de Santiago, que es a[l archipiélago de] Cabo Verde al poniente al sudsudoeste cuatrocientas cincuenta leguas. Y dice así: que hallándose en ocho grados pudiendo poner por el oeste la proa que se habrá doblado el cabo, lo cual creo ser así por cuanto él mismo tomó la altura en el dicho cabo, y era hombre bien experto en las alturas. Y lo que dicen en contra Andrés de Morales y otros, dícenlo caso, y no por ser ellos estados allá. Y en esto me afirmo, y porque es verdad firmo aquí en mi nombre, fecho hoy martes XIII días de noviembre de 1515 años.”

Juan Despuche dijo “...en cuanto a mi parecer digo que el cabo de Sant Agustín está en ocho grados de la línea equinoccial hacia el sur y le alce el polo meridional... (roto) bien ocho grados sobre el sur y esto lo digo por dicho de Amerigo Vespuchi que santa gloria haya que fue piloto mayor de Su Alteza que fue allá (en) dos viajes al dicho cabo y allí tomó la altura muchas veces y de esto tengo escritura de su mano propia cada día por qué derrota iba y cuántas leguas hacía. Y dice que se corren con la Isla de Santiago (de Cabo Verde) normordeste-sudsudoeste y hay cuatrocientas veinte leguas. Así que señores si Su Alteza quiere por este dicho de Américo se podrá determinar y si no, no hay otro remedio que Su Alteza arme una carabela y otra el rey de Portugal, y que se envíe[n] a ver lo cierto, esta es mi opinión. Aunque Andrés de Morales ponga el dicho cabo en dieciocho grados no lo sabe cierto ni lo pone por dicho de ninguno que haya tomado la altura. Fecha 13 de noviembre de 1515 años.

Juan Rodríguez Serrano, piloto de Su Alteza, [com]parezco a ciertas cosas que vuestras mercedes me mandaron que dijese y diese mi parecer firmado de mi nombre y yo [com]parecí hoy día de la fecha de esta firma que es trece días del mes de noviembre de mil novecientos quince años. Y después de [com]parecido ante vuestras mercedes, me enseñaron una carta de Su Alteza, la cual carta me fue leída sobre once portugueses que trajeron presos de la

Isla La Española, los cuales vinieron sobre la razón que habían tocado en la tierra del Rey nuestro señor y que dijésemos y declarásemos por sí cada uno, lo que nos parecía. Digo señores en que lo alcanzo a saber de este negocio que ha dieciséis años poco más o menos que partí de esta dicha ciudad en dos carabelas [en las] que fue por capitán Alonso Vélez de Mendoza, y fuimos a las Islas de Canarias y de allí fuimos a la Isla de Santiago, que es a las Islas de Cabo Verde. Y siendo allí, fuimos a la dicha Isla de Santiago por el sur cierta cantidad de leguas y... (roto) onos el tiempo que nos... (roto) correr por el sudsudoeste y sin .... (roto) otro camino ninguno fuimos... (roto) en el cabo de Sant Agustín, algo de la parte norte cinco o seis leguas... (roto). De allí doblamos el dicho cabo sin ningún trabajo para la... (roto) cierta cantidad de leguas en que en este tiempo yo era hombre m... (roto) me entendía nada de las alturas, y por lo que ahora me entiendo... (roto) que me esto dudoso que el cabo de San Agustín está en ocho grados como dicen, más lo que oí decir a los pilotos que iban en ambos navíos, conforme... (roto) camino que habían hecho, daban quinientas sesenta leguas desde la Isla de Santiago hasta el cabo de San Agustín normordeste y sudsudoeste. Y también digo que he oído que, desde el cabo de San Agustín a pa... (roto) se corre noroestesudeste, y que hay seiscientas leguas y no sé más de lo que dicho tengo, y a lo que vuestras mercedes mandan, que de mi parecer digo que no se puede saber la verdad, si no se va a ver a vista de ojos.

Andrés de Morales, piloto vecino de Triana (Huelva). Respondiendo con el acatamiento, que debo a lo que vuestras mercedes me mandaron entre los otros pilotos que diese mi parecer cerca de ciertos capítulos que el señor contador, públicamente y en presencia de todos leyó y declaró de una carta de Su Alteza digo que yo tengo fecha una figura (mapa) en la cual está figurado (dibujado) el cabo de San Agustín con toda la costa hasta la baria (¿barra, bahía?), la cual yo asenté por información de los primeros descubridores, que lo descubrieron en el año de mil cuatrocientos noventa y ocho, y por información de los segundos, que fueron al dicho cabo y de allí [re]corrieron la costa hasta la baria (¿barra,

bahía?), que fue de Lepe porque a la sazón yo hice una figura (mapa, carta) de toda aquella costa por mandato del señor obispo don Juan de Fonseca y con acuerdo del dicho Diego de Lepe que era hombre marinero y sabedor, el cual creo que el dicho señor obispo hoy día tiene en su poder, la cual dicha figura (mapa, carta) tengo fecha vuestras mercedes bien saben que fue vista y examinada por su mandato por Juan Díaz de Solís, piloto mayor, y por otros que presentes se hallaron, según parece y... (roto) si vuestras mercedes mandaren por escritura firmada de su nombre... (roto) que presentes fueron, y la dicha figura (mapa, carta) que yo así tengo fecha... (roto) que yo no haya estado en el dicho cabo de San Agustín. He estado del... (roto) maraña hasta dicha bahía (¿barra, bahía?), y corre la costa como yo la tengo pintada, y en todo lo que más yo pude haber de manera que yo soy cierto, según lo que dicho tengo que la dicha mi figura está muy cierto y creo en ella no hay ninguna falta, porque la provincia de baria (Bahía) está en ocho grados y desde allá al dicho cabo de San Agustín hay seiscientas leguas por costa de noroeste-sudeste por manera que el dicho cabo está en dieciséis grados al polo antártico y distante de las Islas de Cabo Verde, 560 leguas. Pero a mayor abundamiento mi parecer que para ser verificada la verdad y sabida por las muchas opiniones y figuras (mapas, cartas) contrarios que hay que Su Alteza debe mandar que se vea y se sepa lo cierto, y se limite y se pongan señales en los dichos términos, y lo firmo de mi nombre.

Hernando de Morales, vecino de esta ciudad de Sevilla por vuestras mercedes fue llamado y ayuntado (reunido) en esta Casa de la Contratación [en] que vuestras mercedes residen por mandato de sus altezas yo vine hoy martes trece días del mes de noviembre de mil quinientos quince años, y estando vuestras mercedes juntamente fueron venidas y otras personas que fueron asimismo llamadas y después de todos ayuntados, el señor contador sacó unas cartas de Su Alteza las cuales en presencia de todos los que allí estábamos leyó ciertos capítulo sobre razón de unos portugueses que trajeron presos de la Isla Española sobre razón que habían tocado en la tierra del Rey nuestro señor, y que dijésemos y declarásemos acerca de aquellos capítulos que de sus altezas nos

había leído lo que nos parecía y que lo trajésemos (sobre) nuestros dichos pareceres cada uno por sí, firmado de nuestros nombres del bien visto fuese. Digo señores que mi parecer es que, según las diferencias... (roto) (¿que?) hay en las cartas hasta hoy hechas, que Su Alteza debe de mandar por personas que... (roto) tal y verificar y averiguar la verdad de ello porque los pilotos des... (roto)l salimos no dañemos ni hagamos más de lo que su alteza mandare lo... (roto) es mi parecer.

Hernán García dijo fueme mandado por vuestras mercedes diese mi parecer en la destos portugueses que están presos y en lo del cabo San Agustín mi parecer es señores que se debe dar crédito a Amerigo (Vespucio) que haya gloria, el cual fue al cabo de San Agustín y tomó su derrota desde la Isla de Santiago, que es al occidente de Cabo Verde al sudsudoeste cuatrocientas leguas y más cincuenta, y me decía muchas veces que podía poner el cabo en ocho grados haciendo yo cartas en su casa, y después de sus días (que falleció) lo mismo he hecho. Y aunque Andrés de Morales diga lo contrario y diga que fue a descubrir por el rey de Portugal, no creo yo que si él lo hiciera maliciosamente que me lo mandara él a poner estando en Castilla y habiendo besado a llevar acostamiento de Su Alteza. Y si a este no se diere crédito mande Su Alteza enviar al cabo y ver la costa hasta el repartimiento, y este es mi parecer. Y porque es verdad, firmelo en mi nombre que es fecho, hoy martes XIII días de noviembre de mil quinientos quince años<sup>48</sup>.

El nombre de Angra dos Reis, el suceso principal de dicha festividad, Américo Vespucio o Nunho Manoel –según Varnhagen– lo habían reservado para bautizar en 1502, el puerto que se encuentra a 155 kilómetros al sur de Río de Janeiro, en latitud 23° 00' 50.7" S; longitud 44° 18' 54.1" O.

---

<sup>48</sup> Enrique de Gandía en “Antecedentes diplomáticos...”, p. 131, consigna que el acta de esta junta se encuentra en el Archivo General de Indias con la antigua signatura 41-6-1/29 Legajo II, folio 51, C.1. Nosotros hemos hallado en PARES, <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/find?nm=&archivo=10&signatura=41-6-1> que la signatura actual es: Libros de copias de Reales Cédulas y Provisiones, Contratación, 5089, y el código de referencia ES.41091. AGI//CONTRATACION,5089. L.2 1511-06-15/1519-12-29.

Esta información falseada produjo un efecto de deformación del territorio sudamericano en los mapas basados en tales datos, propiamente el Nuevo Mundo, en la que la costa atlántica brasileña, pampeano-rioplatense y patagónica, aparece enderezada verticalmente, en vez de seguir su oblicuo recorrido nornoreste-sudsudoeste.

Aunque ello sucedía en esa primera época en la que cada uno se metía más a explorar el territorio del vecino que el propio. De allí que en su famosa “Lettera” tuvo que falsear las latitudes, para no dar cuenta ni evidenciar haber atravesado el paralelo que cortaba la línea fijada por el tratado de Tordesillas y que, en consecuencia, había navegado hacia el oeste de ella.

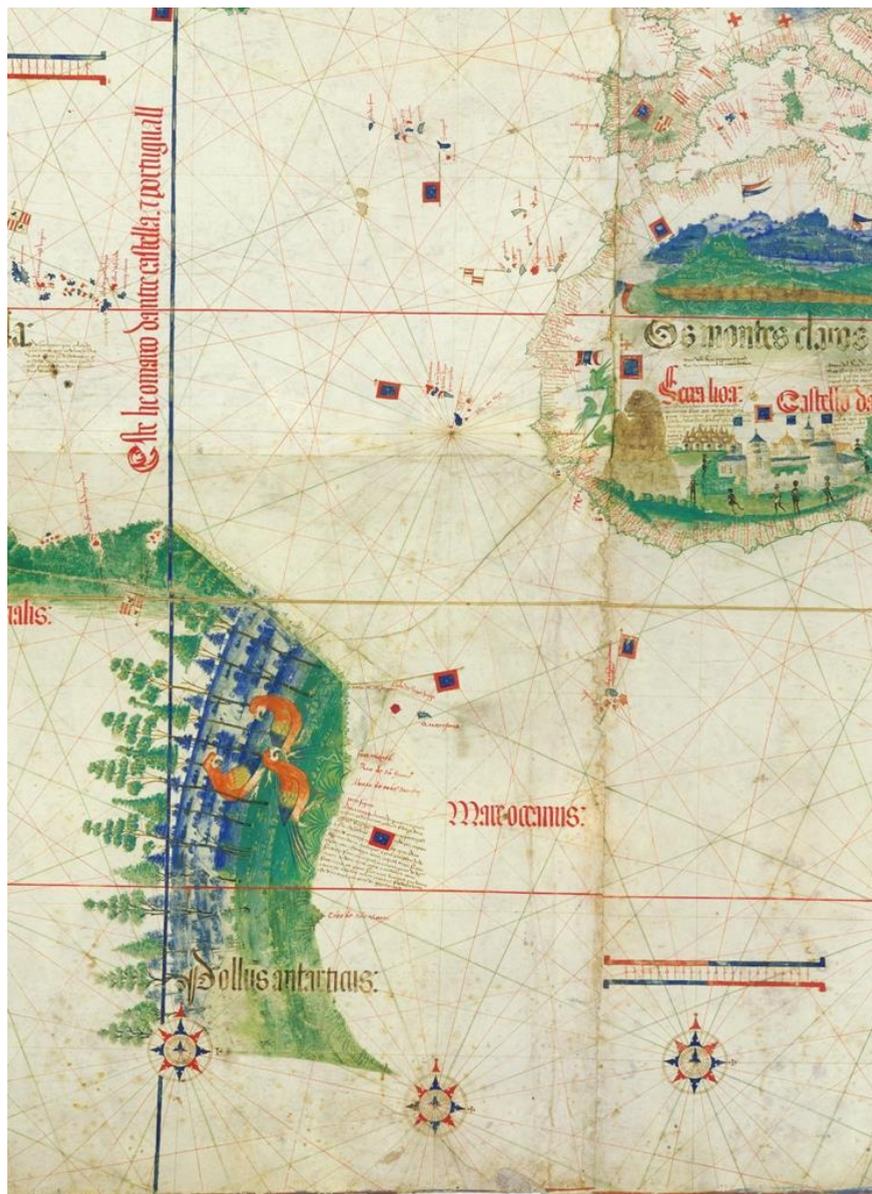
Esas conclusiones se encuentran asociadas a tres mapas: el de Alberto Cantino de 1502, el de Nicolo Canerio o Caverio de 1504-1506, y el del canónigo Martín Walseemüller, alias “Ilacómylo”, miembro de la Academia de San Dié de Lorena, que en 1507 confeccionó el acta de bautismo de nuestro subcontinente, al darle en la carta “*Universalis Cosmographia*” su nombre actual: América<sup>49</sup>.

Ello por tratarse Américo Vespucio del primer y más tenaz explorador, que abrió la llave del subcontinente a todos los que vinieron después de él. El mismo Vespucio dice, según Levillier: “Porque fuimos con el propósito de descubrir y con tal orden partimos de Lisboa, y no de buscar algún provecho, no nos molestamos en recorrer la tierra, ni en ella procurar hallar algún provecho, de modo que en ella no vimos cosa que fuese de alguna utilidad”<sup>50</sup>. Esto es rigurosamente cierto, puesto que se verifica que las sucesivas expediciones, supuestamente de “descubrimiento”, como lo veremos en la de Juan Díaz de Solís, ya disponían de información cartográfica certera para llevar a cabo esas exploraciones.

---

<sup>49</sup> Roberto LEVILLIER, “*Américo Vespucio...*”, p. 18.

<sup>50</sup> Roberto LEVILLIER, “*Américo Vespucio...*”, p. 114.



Detalle del mapamundi de Alberto Cantino -1502- donde la inclinación de la costa del cono sur se ha forzado hacia el este para no aparecer violando el tratado de Tordesillas por parte de los marinos portugueses que aportaron los datos para confeccionarlo<sup>51</sup>.

<sup>51</sup> [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cantino\\_planisphere\\_\(1502\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cantino_planisphere_(1502).jpg)



Detalle del mapamundi de Nicolo Caverio -1504- con la misma distorsión<sup>52</sup>

<sup>52</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Caverio\\_Map\\_circa\\_1506.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Caverio_Map_circa_1506.jpg)



Detalle del mapamundi de Martin Waldseemüller “*Universalis Cosmographia*” –1507-  
con el mismo efecto que los anteriores<sup>53</sup>

53

[https://es.wikipedia.org/wiki/Martin\\_Waldseem%C3%BCller#/media/Archivo:Waldseemuller\\_map\\_2.jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Martin_Waldseem%C3%BCller#/media/Archivo:Waldseemuller_map_2.jpg)



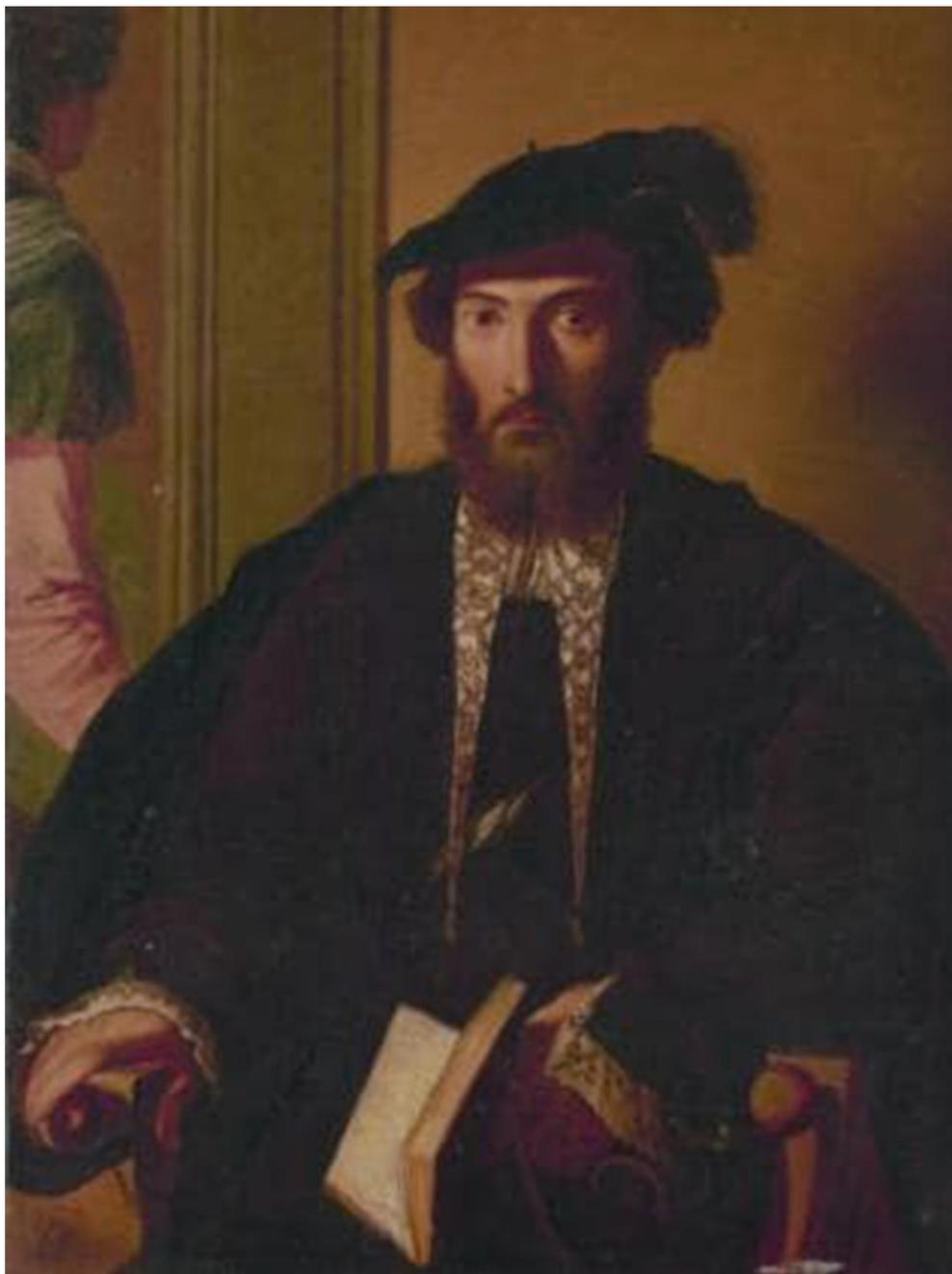
**Amerigo Vespucci retratado por el cartógrafo alemán Martin Waldseemüller en un detalle de su “Universalis Cosmographia” de 1507.**

Tres autores hispanoamericanos contemporáneos: Roberto Levillier y Enrique de Gandía de Argentina y Germán Arciniegas, de Colombia, se encuentran entre los que más han reivindicado al gran Américo Vespucio de las calumnias y descalificaciones a las que fue rebajado por varios siglos.



Retrato de Américo Vesputio con turbante<sup>54</sup>

<sup>54</sup> [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Amerigo\\_Vespucci\\_\(with\\_turban\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Amerigo_Vespucci_(with_turban).jpg)



**Amerigo Vespucci retratado por Tiziano**

En efecto, por cuestiones de celos locales, y de rivalidades, solo imaginadas por historiadores y que nunca existieron, al menos que se sepa, con sus colegas contemporáneos, tal como quedó demostrado.

Sobre Vespucio no hay nada para agregar, porque todo o casi todo lo han dicho aquellos tres autores, pero sí recordar o reflexionar. Él priorizó la curiosidad y el ansia de conocer por sobre la fama, que prácticamente despreció. Le bastó ser reconocido y valorado por sus contemporáneos y por los dignatarios a los que servía.

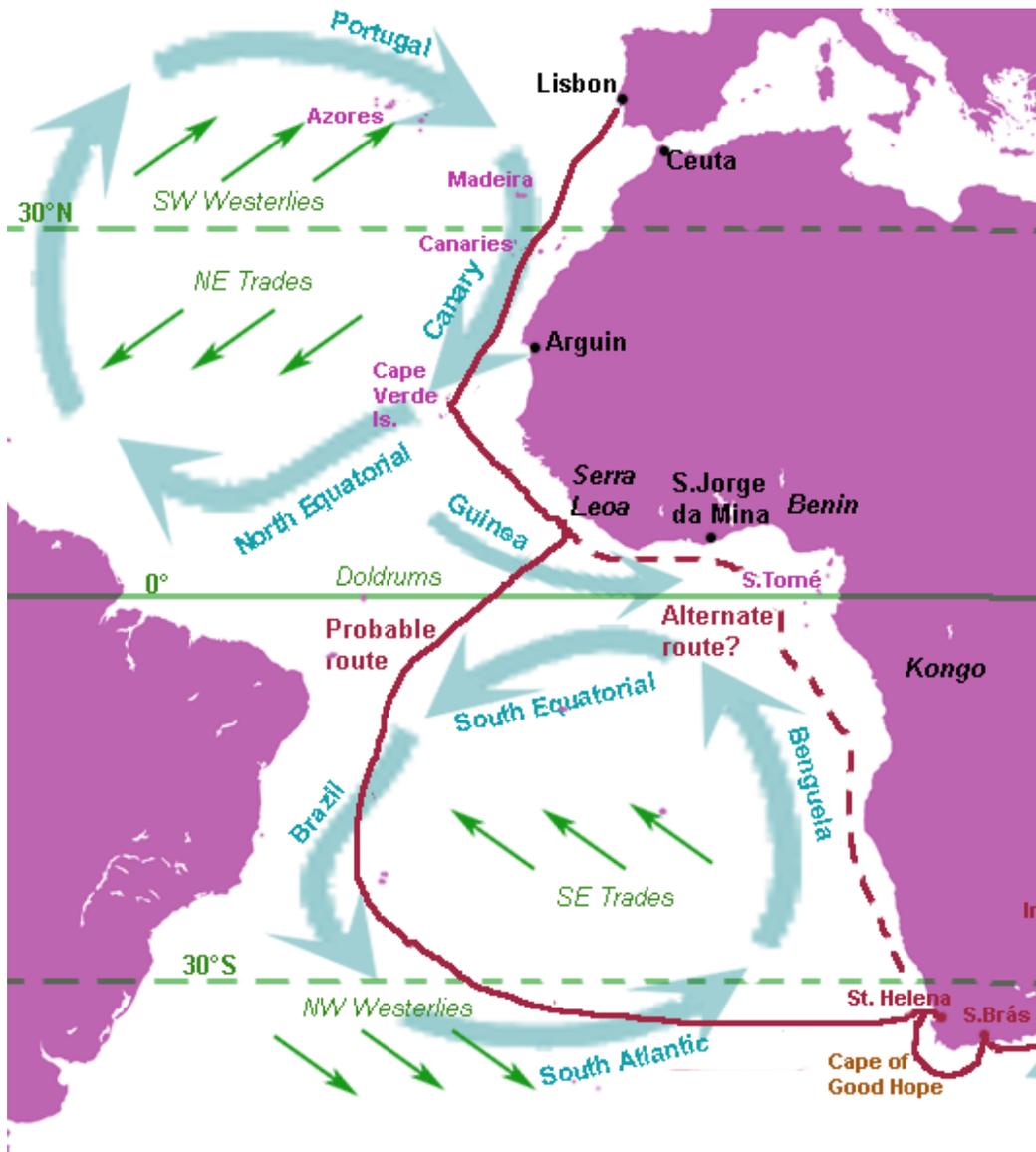
Con el valor agregado de que con su generosidad, tal como lo testimoniaron los pilotos que se reunieron el martes 13 de noviembre de 1515 en la Casa de Contratación, dejó abierto el camino para que otros pudieran continuarlo, como lo fueron Solís, Magallanes, Caboto, Diego García de Moguer y Pedro de Mendoza.

Si pecó en algo fue de discreto, pues por una cuestión de lealtad para con los dos reyes para los que navegó, don Fernando el Católico de Castilla y Aragón, y su yerno don Manuel de Portugal los que, como si fuera poco, eran parientes, no quiso dejar constancia que navegando en una expedición portuguesa se entrometía en territorio castellano.

Se han equivocado garrafalmente quienes creyeron al falaz fray Bartolomé de las Casas, su reclamo “y es bien aquí de considerar la injusticia y agravio que aquel Américo Vespucio parece haber hecho al Almirante, o los que imprimieron sus Cuatro Navegaciones, atribuyendo a sí o no nombrando sino a sí solo, el descubrimiento desta Tierra Firme”<sup>55</sup>, responsabilizándolo del arrebato de la gloria a Colón y causando a la historia un daño que duró siglos, como bien lo ha dicho Roberto Levillier.

---

<sup>55</sup> Historia de las Indias, capítulo 139, tomo 1, p. 557. Editorial Ayacucho, Caracas, 1986.



Primer viaje de Vasco da Gama (1497)

Primero porque el florentino no le arrebató mérito alguno al Almirante de la Mar Océano; segundo, porque todos sus logros ni siquiera fueron el fruto de una ambición de trascender o de figurar, sino todo lo contrario y tercero, aún más, le dio una gran ayuda y se puso a su disposición en sus pleitos con la corona.

Finalmente, terminó demostrándose que todo era falso, lo que constituye una grave mella en la credibilidad del polémico obispo de Chiapas, el primero de los autores que se dedicó a denostar, cuando no a difamar a Vesputio. Pero sabemos que infamar y engañar era una especialidad del mitómano dominico.

No ignoramos las teorías e hipótesis de todas las llegadas a nuestro continente anteriores a Colón y Vesputio, formuladas por Jaques María de Mahieu<sup>56</sup>, Pierre Carnac<sup>57</sup>, y recientemente por el almirante inglés Gavin Menzies<sup>58</sup>, oficial jubilado de la Royal Navy, quien tiene como objetivo principal ofrecer pruebas concluyentes de que los viajes de Zhuang-He entre los años 1421-1423 fueron los primeros en descubrir y cartografiar el mundo antes de los “descubrimientos” de los grandes aventureros europeos como Colón, Núñez Cabral, Vesputio, Magallanes, Cook.

Aún más, estas llegadas anteriores fueron demostradas empíricamente por navegantes contemporáneos, más cercanos a los exploradores de los siglos XV y XVI, y más primitivos aún en tecnología utilizada, que a los marinos profesionales de hoy. Así, las expediciones Kon-Tiki<sup>59</sup>, Vital Alsar<sup>60</sup> y la argentina Atlantis<sup>61</sup>,

---

<sup>56</sup> Jaques María DE MAHIEU. Serie Los Enigmas del Universo, Librería Hachette, Buenos Aires: El Gran Viaje del Dios Sol, 1976. Drakkares en el Amazonas, 1977. La Agonía del Dios Sol, 1977. La geografía secreta de América antes de Colón, 1978.

<sup>57</sup> Pierre CARNAC. El primer descubrimiento ¿Descubrieron América los judíos en la antigüedad? Serie Enigmas de la Historia, editorial Martínez Roca, Barcelona, 1991.

<sup>58</sup> Gavin MENZIES. “1421. El año en que China descubrió el Mundo”. Ed. Random House Mondadori. Barcelona. 4ª edición, 2004.

<sup>59</sup> Thor HEYERDAHL. “Kon Tiki across the Pacific by raft”, Rand McNally & Company, 1950.

<sup>60</sup> Vital ALSAR. “La Balsa. El viaje en balsa más largo de la historia” (con Enrique Hank López). Editorial Pomare, Barcelona, 1974. “Las Balsas ¿Por qué imposible?” Editorial Pomare, Barcelona, 1976 y 1978.

de un valor indescriptible, realizadas con medios tecnológicos primitivos, pero con una gran ventaja respecto a los navegantes de los grandes descubrimientos, que ratifica nuestra postura: el conocimiento de una data que nuestros antepasados no poseían y que solo marinos de origen portugués, italiano y español descubrieron y dominaron: la dirección y el comportamiento de los vientos.

Porque ¿qué fue lo que realmente descubrieron primero Cristóbal Colón y Américo Vespucio antes que a América misma y gracias a lo cual recién después descubrieron su geografía? Los vientos, que les permitieron llegar a ellos y a todos los que los siguieron, y sobre todo en el caso particular de Vespucio, al Nuevo Mundo que es la América del Sur.

Los avisos marítimos del Almirantazgo británico aconsejan a los marinos acerca de cómo utilizar esos vientos y corrientes:

«Desde Madeira el mejor camino es pasar justo al oeste del archipiélago de Cabo Verde, aunque manteniéndolo a la vista [...] desde Cabo Verde poner rumbo directo [hacia el Caribe] [...], poco después [...] la corriente norecuatorial y la corriente sudecuatorial convergen, formando una amplia franja de corriente en dirección oeste. La velocidad media alcanza los dos nudos<sup>62</sup>.

## 2. La exploración de las costas del Brasil.

“A fin de asegurar el comercio en favor de Portugal, por medio del establecimiento de algunas factorías, partió de Foz de Tejo, a los 9 días de marzo de 1500, una escuadra de trece embarcaciones algunas armadas por particulares, mas todas sujetas al comando de Pedro Alvares Cabral, individuo de familia ilustre, pero no afamado por algunos hechos anteriores.

En las instrucciones que recibió escritas, y de las cuales llegaron a nuestras manos algunos fragmentos de la mayor importancia, se le recomendó que se alejara lo más posible de Guinea de África,

---

<sup>61</sup> El libro se encuentra pendiente de edición, pero la información se halla en: [https://www.taringa.net/+info/expedicion-atlantis-1984-el-libro\\_u5ewa](https://www.taringa.net/+info/expedicion-atlantis-1984-el-libro_u5ewa)

<sup>62</sup> Almirantazgo británico, *Ocean Passages of the World*, 3.<sup>a</sup> ed., 1973.

para evitar su calma lenta y enfermiza. Al obedecer estas instrucciones, que habían sido escritas por recomendaciones de Vasco de Gama, Cabral se fue apartando de África, para tomar naturalmente el océano o las corrientes pelágicas. Cuando estaba a más de cuarenta días de distancia, el 22 de abril, vio la tierra desconocida.

Lo que primero se presentó claramente a los ojos curiosos de la gente de esta armada, ahora compuesta solo por doce barcos, porque uno de ellas se había desgarrado días antes, fue un monte alto que, en atención a la fiesta de Pascua que acababa de terminar y solemnizar a bordo, se llamó Pascual: nombre que aún conserva esta montaña muy conocida por los marineros, que lo consideran uno de los mejores faros de conocimiento de esta parte del litoral<sup>63</sup>.

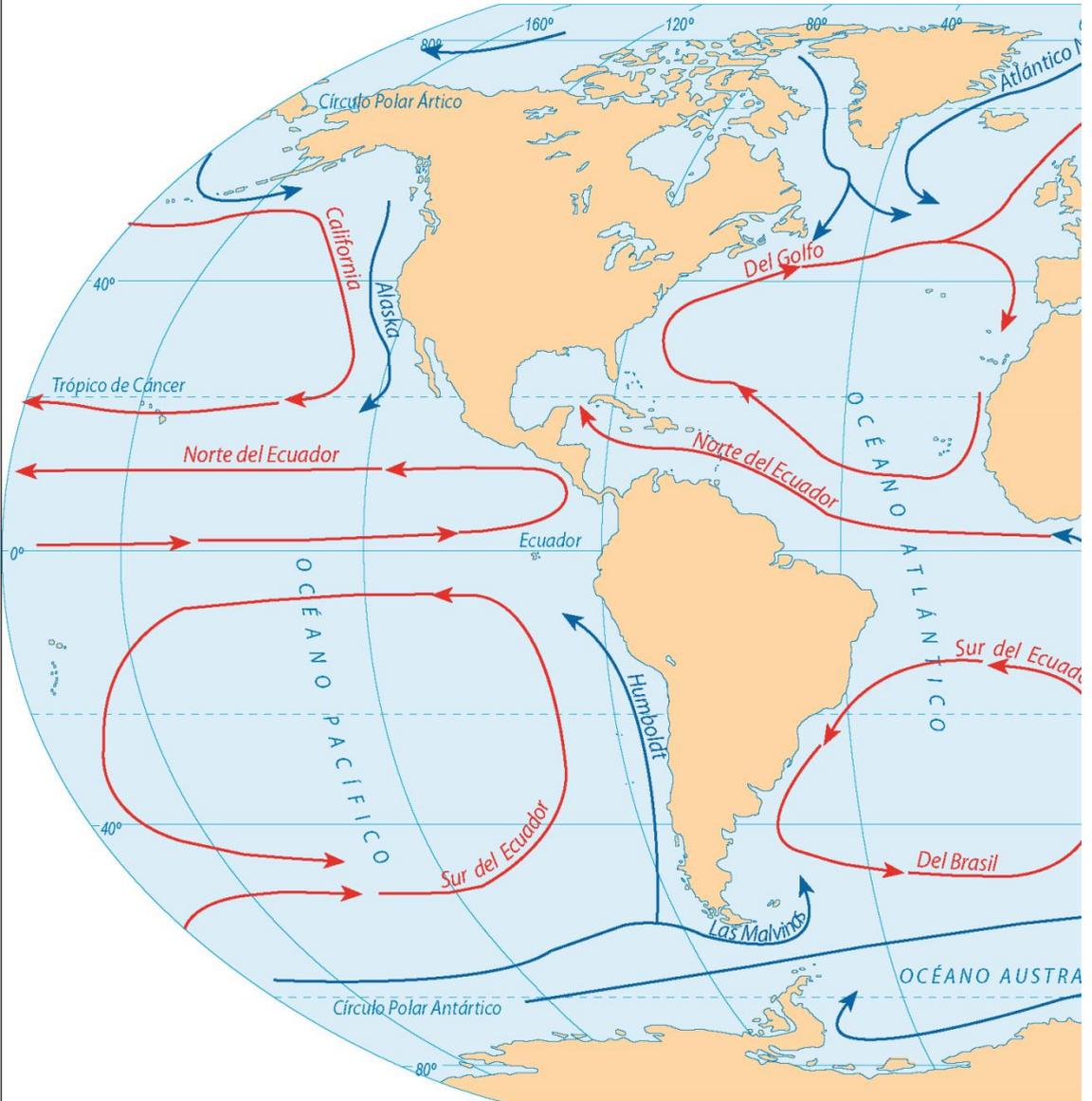
La escuadra se acercó a la costa al día siguiente. El Capitán Mor envió a tierra un batel, el cual, remando hasta una playa donde había gente, intentaron comunicarse con una cámara. Pese a los esfuerzos de los intérpretes de idiomas africanos y asiáticos, que estaban en el barco, fue muy difícil hacerse entender. Así, el primer trato con esas personas se redujo a unas dádivas o intercambios de efectos realizados por ambas partes, y mediante las precauciones habituales.

Entendiendo Cabral que había información más precisa sobre la tierra que tenía a la vista, y podría aprovechar para hacer aguada, y quizás refrescar los navíos con algunas provisiones, decidió explorarla a la mañana siguiente; comenzando de inmediato a buscar la oportunidad, en la que la flota pudiera surgir de manera segura. Esto se encontró diez millas más al norte; y de tan buen abrigo que entonces se le dio el nombre que aún conserva: Porto Seguro”.

---

<sup>63</sup> Mont Pasqual, hay un Parque Nacional con ese nombre, a una distancia de 8,73 kilómetros de la costa. El monte propiamente dicho se encuentra en situado en latitud 16° 53' 47" S y longitud 39° 24' 27" O, exactamente a 27.62 kilómetros o 14.91 millas náuticas de la costa, en un curso de 101.71 grados geográficos.

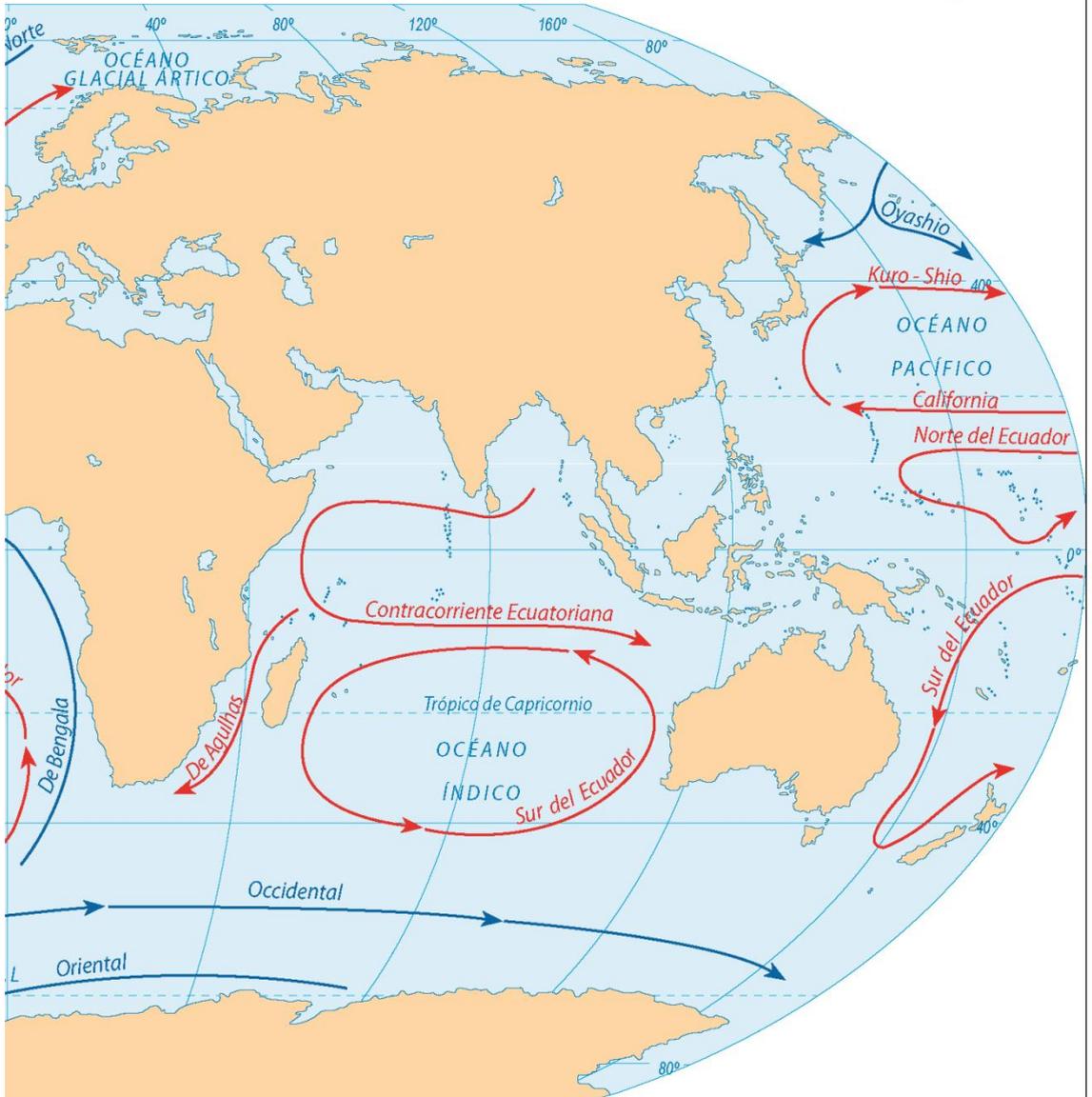
# Corrientes oceánicas



0 1.

Escala aprox.

LEYENDA	
	Corriente cálida
	Corriente fría



500 3.000 km

1: 149.000.000

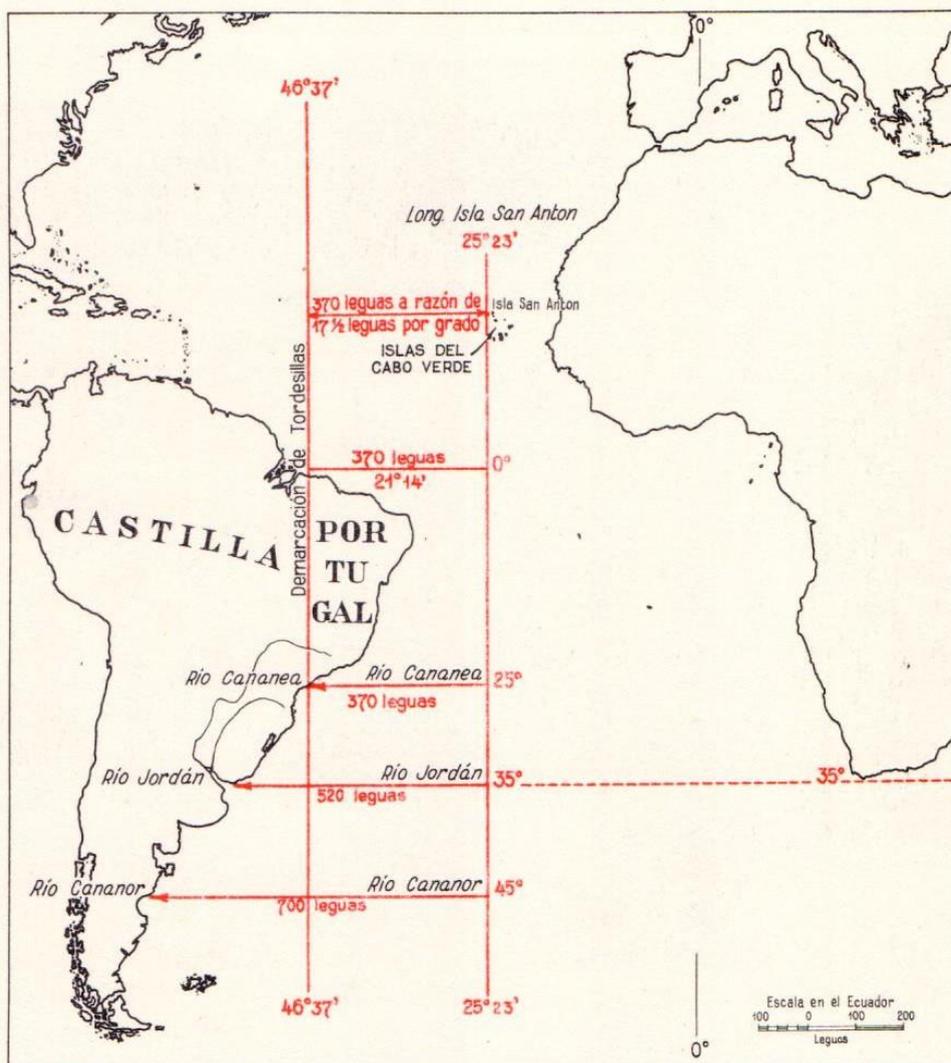
**INDA**

Corriente cálida  
Corriente fría

 CURRÍCULUM EN LÍNEA  
Recursos para el aprendizaje MINEDUC

  
**IGM**  
INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR  
Cartografía Oficial del Estado de Chile





Expresión gráfica de los términos del convenio de Tordesillas en su aplicación a la costa de Sudamérica, demostrando que la jurisdicción de Portugal no alcanzaba al Amazonas y terminaba en Cananea

#### Mapa de la línea del Tratado de Tordesillas según Roberto Levillier<sup>64</sup>

<sup>64</sup> Roberto Levillier, América la bien llamada, Buenos Aires, 1951, tº II, p. 27.

Ahora no seguiremos paso a paso las acciones del capitán general (mayor) y la mayor parte de la armada, ni las de los hospitalarios habitantes de esta tierra en esta ocasión, en los ocho días que tardaron los navegantes, hasta seguir su ruta hacia el Este. El cronista que detalló este descubrimiento, el ingenuo Pero Vaz de Caminha, cuyo relato epistolar dirigido al propio rey, prescindía de estas playas vírgenes en todo, resultaba tan fascinante. Sin embargo, no podemos dejar de transcribir aquí su narración de la forma en que el Capitán general trató a dos individuos de la tierra que subieron a bordo, cómo les ordenó sentarse en el suelo sobre una alfombra, a la manera de las orientales, y cómo finalmente los agasajó, hasta el día siguiente que los devolvió a la tierra rica en regalos insignificantes. Aquí están las expresiones de Caminha<sup>65</sup>.

El 22 de abril del año 1500, Pedro Álvarez Cabral, impelido por las corrientes, descubría casualmente el monte que nombró Pascual, y al siguiente día la costa del Brasil inmediata al hoy llamado Porto Seguro: tierra que creyeron isla y nombraron «da Vera Cruz». En esta hipótesis, Cabral la denominó Isla de la Vera-Cruz; conmemorando por este nombre la fiesta que en el principio del mes inmediato debía celebrar la Iglesia<sup>66</sup>.

Adolfo Varnhagen escribe: “No se tiene noticia hoy de la correspondencia que Pedro Alvares Cabral dirigió a la corte; pero esta falta no es perceptible, cuando tenemos la venerable carta, que ya el lector conoce, de Pêro Vaz de Caminha; así como otra del castellano Mestre João, que era cirujano de la armada, y tenía presunciones de astrónomo.

En estas dos cartas, fechadas el 1° de mayo, la tierra hallada se llama Isla de la Vera-Cruz: y con el nombre de Ilha da Cruz (sin el “Vera”) se encomendó inmediatamente su gobierno al regimiento dado a João da Nova, que con cuatro carabelas, en parte de los armadores (pues uno de ellos sabemos que fue el capitán Fernão

---

<sup>65</sup> Francisco Adolpho VARNHAGEN, *Historia Geral do Brasil*, Río de Janeiro, 1865, pp. 13-14 y 17 (La traducción es de este autor). Porto Seguro está situado en latitud 16° 53' 32.4" S y longitud 39° 13' 00.8" O.

<sup>66</sup> Francisco Adolpho VARNHAGEN, *idem*, p. 17, citado por Eduardo MADERO, “*Historia del Puerto de Buenos Aires*”, Imprenta de La Nación, 1892, p. XX y nota 5

Vinet Florentine, socio de la casa de Bartholomeu Marchioni), y con el siguiente monzón, fue enviado a la India.

Y como isla “muy útil para refrescarse y aguar sus flotas indias” el dichoso monarca dio cuenta del descubrimiento a los Reyes Católicos en una carta que les escribió. En vista de lo que apenas cabía, una extensa descripción del territorio “de la gente que lo habitaba, cuando tan equivocadas eran las noticias que tenía el propio gobierno, que ni siquiera conocía su extensión. Sigamos un poco más, hasta que, en el orden natural de los acontecimientos, llegue la ocasión oportuna para que demos a conocer el país.

Para reconocer mejor la calidad, el valor y la extensión de esta considerada isla, solo más de un año después, los barcos con los que Pedro Alvares Cabral regresaba de la India habían encontrado el puerto junto a Cabo Verde, navegaban por el Atlántico hasta que avistaron tierra cerca del Cabo San Roque.

Américo Vespucio salía de Lisboa el 10 de mayo de 1501 con la bandera lusitana á hacer nuevos descubrimientos con una pequeña flota de tres naves que se encontraron. El 17 de agosto recalaron á la costa sud-americana que se halla por el 5° latitud sur”. El 24 partieron navegando hacia el E. y S.E, hasta que la tierra «faceva la volta» para el S.O.; doblaron un cabo, al cual dieron el nombre de San Agustín, quizás por ser 28 de agosto; «empezaron á navegar por el S.O. y surgieron en buen lugar». Al cabo de cinco días (2 de setiembre) continuaron viaje, «haciendo muchas escalas y hablando con infinita gente»; pasaron el trópico de Capricornio y llegaron hasta los 32° de latitud austral, ó sea al puerto llamado entonces Itique y ahora Río Grande del Sur.”

Pero siguiendo a Levillier, discrepamos con Madero, en cuanto consideramos que Vespucio sí pasó más adelante de las costas del Brasil, y no solo descubrió el Río de la Plata, sino que ingresó en él, tal como lo ilustra el grabado de G. Stuchs, Nürenberg 1505-1506, que reproducimos al tratar esta expedición.

Debemos a Vespucio las siguientes toponimias, entre otras, de la costa del Brasil: cabo San Roque, al cual arribó o avistó el día 16 de agosto de 1502. Se encuentra en la localidad de Maxaranguape, 31,33 km. al norte de Natal, en el estado de Río Grande do Norte,

Brasil, latitud 5° 28' 52.4" S longitud 35° 15' 40.5" O; y cabo de San Agustín (Cabo de Consolación), descubierto ese día, 28 de agosto siguiente, ubicado en la localidad Cabo de Consolación, 35,87 km. al sur de Recife, en el estado de Pernambuco, Brasil, latitud 8° 21' 00.5" S longitud 34° 56' 24.0" O.

Varnhagen afirma que Vespucio el 22 de enero de 1502 dio el nombre de San Vicente a la bahía ubicada en latitud 23° 58' 32" Sur, longitud 46° 23' 07 Oeste<sup>67</sup>.

En la nomenclatura de los cinco principales mapas del primer período Kunstmann II (1502), Canerio (1502), Waldseemüller (1507), Tolomeo (1513) y Waldseemüller (1516) que nos ilustra Levillier<sup>68</sup>, hallamos estos accidentes geográficos. El río Serinos podría corresponder al Serinahem, que se encuentra en el estado de Pernambuco latitud 8° 36' 35.61" S longitud 35° 03' 10.37" O a 30,174 km del Cabo San Agustín, hacia el rumbo de 200° 57'.

La Ilha Santo Alexo, que aparece en el mapa de Sebastián Caboto (1527) sitúa sus extremos entre 8° 36' 32" S 35°01'31" O 8° 36' 58" S 35°01'17" O, con una distancia de 910 metros, a 2,38 kilómetros al Este de la desembocadura del Río Sirinhaém.

Río y Barra de San Miguel, en Brasil en latitud 9° 51' 10.81" S longitud 35° 54' 07.10" O y al sur de su desembocadura otras "Barreiras Vermelhas". Faro de Santo Tomé: en el estado de Río de Janeiro en latitud 22° 02' 35.2" S longitud 41° 02' 52.6" O y 10,53 kilómetros en línea recta por la costa hacia al ENE de la Barra do Furado.

Según Francisco López de Gómara: "Sería muy largo de contar los ríos, puertos y puntas que hay desde cabo de Sant Agustín al Río de la Plata; y así, no poner más de lo que baste a señalar la costa, trecho a trecho, casi por un igual. Golfo de Todos Santos, cabo de los Bajos, que cae a diez y ocho grados; cabo Frío, que es casi isla, y baja setenta leguas, y está en veinte y dos grados y medio; punta de Buen Abrigo, por do[nde] pasa el trópico de Capricorno, y por do[nde] atraviesa la raya de la demarcación; cosa

<sup>67</sup> Varnhagen, *Historia geral do Brazil*, t. I, p. 83.

<sup>68</sup> Roberto LEVILLIER, "*América la bien llamada*". Tomo II. Editorial Guillermo Kraft Ltd., Buenos Aires, 1948, ver cuadro p. 49.

que le hace muy notable. Tiene, según nuestra cuenta, el rey de Portugal en esta tierra cerca de cuatrocientas leguas norte a sur, ciento y setenta (de este a oeste), y más de setecientas de costa.

Es tierra de infinito brasil y aún de perlas, a cuanto dicen algunos... Puerto de Patos está en veinte y ocho grados, y tiene frontero una isla que llaman Santa Catalina. Nombráronlo así por haber infinitos patos negros sin pluma y con el pico cuervo, y gordísimos de comer peces. El año de 38 aportó allí una nao de Alonso Cabrera, que iba por veedor al río de la Plata, el cual halló tres españoles que hablaban muy bien aquella lengua, como hombres que habían estado allí perdidos desde Sebastián Gaboto”<sup>69</sup>.

Alonso de Santa Cruz es el autor del “Islario General de todas las Islas del Mundo”. Fue como veedor de los armadores en la expedición de Sebastián Caboto en 1527, y luego piloto real admitido y examinado por la Casa de Contratación. Falta verificar si estuvo en la de Pedro de Mendoza de 1536. Para mayores datos sobre su biografía ver en la Revista Complutense de Historia de América, el trabajo de Mariano Cuesta Domingo<sup>70</sup>.

Transcribimos el texto del “Islario”, que ha sido respetado, con actualización de la ortografía y la puntuación, sin alterar su redacción ni su espíritu original. Agregamos anotaciones, que nos servirán de guía, para reconocer en la cartografía actual, los accidentes que el piloto y cosmógrafo describe.

Utilizamos para el texto la edición de la Real Sociedad Geográfica de Madrid, 1918<sup>71</sup> y para la cartografía el manuscrito del islario a todo color por Andrés García Céspedes, que lo plagió

---

<sup>69</sup> Francisco LÓPEZ DE GOMARA. Historia General de las Indias, Capítulos XCI-XCIX, Calpe, Madrid, 1922, Tomo I, pp. 212.

<sup>70</sup> Mariano CUESTA DOMINGO. Alonso de Santa Cruz, cartógrafo y fabricante de instrumentos náuticos de la Casa de Contratación. *Revista Complutense de Historia de América*, Volumen 30, Madrid, 2004. ISSN: 1132-8312, pp. 7-40.

<sup>71</sup> Alonso DE SANTA CRUZ. Islario General de todas las Islas del Mundo, por... con un prólogo de D. Antonio Blázquez. Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica. Madrid, 1918: <https://archive.org/details/islariogeneralde00sant>  
Manuscrito digitalizado en la Biblioteca Nacional de España:  
<http://bdh.bne.es/bnsearch/detalle/bdh0000149359>

en 1600, pues lo publicó en calidad de piloto mayor de la corona, como propio sin citar al verdadero autor.

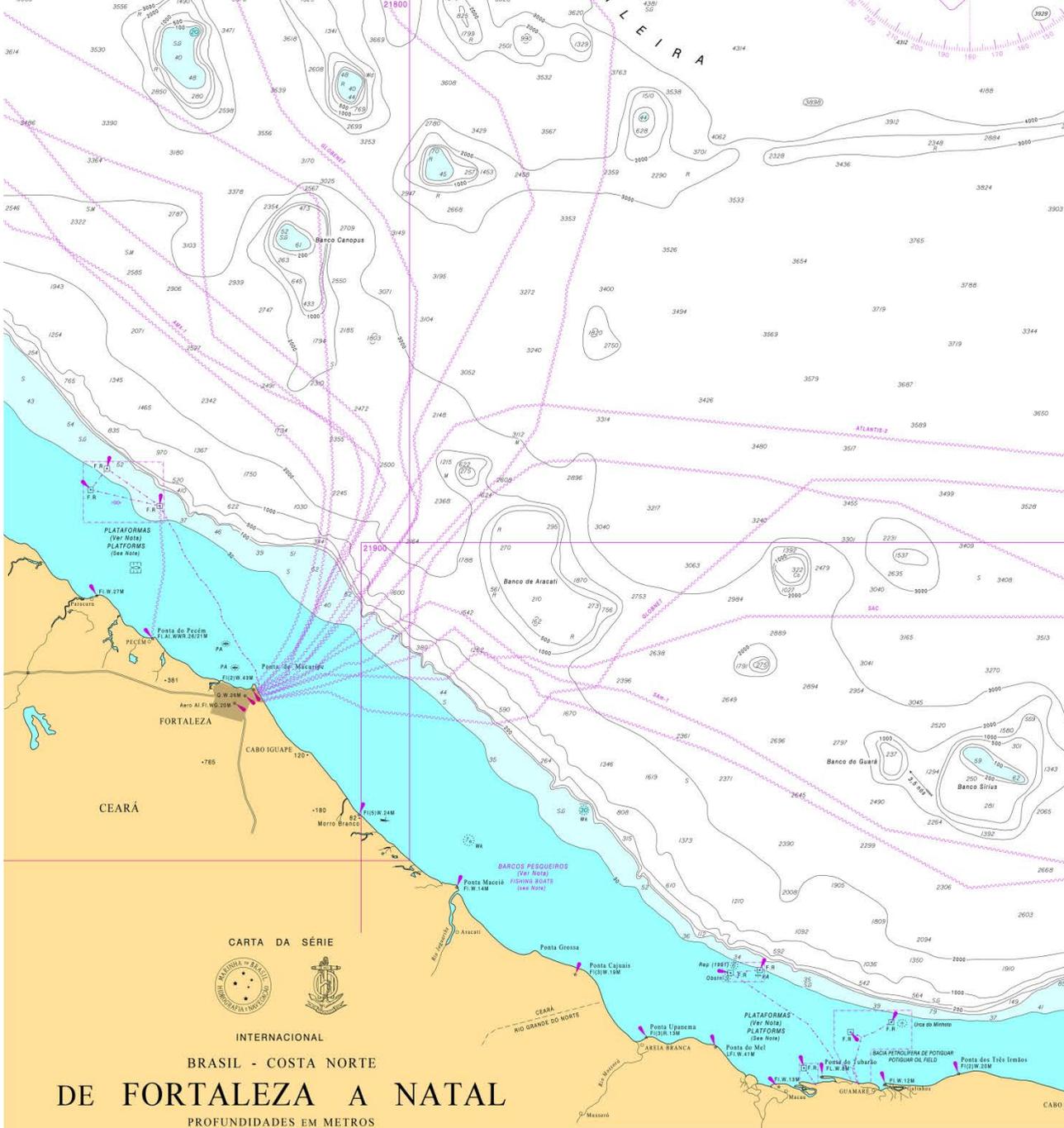
José Toribio Medina lo menciona en el tomo I de su obra en los folios 78, 98, 99, 100, 103, 104, 106, 109, 110, 111, 112, 113, 119, 123, 125, 128, 136, 137, 138, 147, 150, 151, 155, 156, 158, 159, 167, 170, 177, 182, 202, 203, 209, 213, 215, 223, 227, 230, 235, 239, 255, 256, 276, 277, 278, 283, 285, 297, 304, 316, 340, 341, 342, 343, 344, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 364, 399, 401.

Santa Cruz advierte que en el Islario va a utilizar dos coordenadas —dice expresamente— longitud y latitud. Aclararemos el criterio que utilizaba. En el caso de la segunda, no hay problema alguno puesto que la referencia es igual que hoy día, la “equinoccial” como llamaban en aquella época al meridiano 0° que en la nuestra conocemos vulgarmente como “la línea del Ecuador”. En cambio, para la longitud toma el meridiano de origen al que pasa por la isla más occidental del archipiélago de Cabo Verde y por la isla Tercera de las Azores. Dada la escasa diferencia entre ambos extremos, el error era mínimo para su época. Puede considerarse un mismo meridiano, entonces; no era la primera vez que una línea quebrada oficiaba como tal en los acuerdos entre Castilla y Portugal<sup>72</sup>.

Utilizamos cartografía oficial española, brasileña, uruguaya, argentina, y Open Sea Map.

---

<sup>72</sup> Mariano CUESTA DOMINGO. Alonso de Santa Cruz, cartógrafo y fabricante de instrumentos náuticos de la Casa de Contratación. *Revista Complutense de Historia de América* vol. 30, pp. 7-40. Madrid, 2004, ISSN: 1132-8312.



# DE FORTALEZA A NATAL

PROFUNDIDADES EM METROS

ESCALA 1:1 000 000 (12° 00')

**Profundidades** em metros reduzidas aproximadamente ao nível da baixa-mar média de sizígia.  
**Altitudes** em metros acima do nível médio do mar.  
**Posições** referidas ao Datum WGS-84.  
**Sinais de Navegação**: Sistema de Balizamento Marítimo da IALA - Região B.  
**Projeção**: Mercator.  
**Levantamentos**: A hidrografia é oriunda de levantamentos efetuados pela Marinha do Brasil e compilação de dados de folhas GEBCO.

**PLATAFORMAS**: As plataformas de produção de petróleo e gás exibem sinalização noturna composta de luz fixa encarnada no topo e luz branca rítmica indicativa de letra "M" em código Morse - Mo(U)B. É proibida a navegação não autorizada a menos de 500 metros destas estruturas. A navegação a menos de 2 milhas náuticas destas estruturas não é recomendada.

**PLATAFORMAS**: Oil and gas production platforms exhibit night signaling lights, constituted by a fixed all-round red light at its top and a white rhythmic light signaling letter "M" in Morse code - Mo(U)B. Non authorized navigation less than 500 meters from these structures is prohibited. Navigation less than 2 nautical miles from these structures is not recommended.

**FISHING BOATS**: Approaching northeast coast of Brazil, particularly at night, mariners must be aware of the significant traffic of boats involved in fishing activities.

RIO GRANDE DO NORTE



» Islas junto a la costa del Brasil (p. 542).

De la línea equinoccial a la parte del polo antártico distante del cabo verde que es una punta en la costa de Guinea en África de quien arriba dijimos por quinientas leguas casi al sudsudoeste esta la costa de tierra dicha del Brasil que se junta y continua a la provincia de la nueva Andalucía que es la que se sigue y es más oriental a la de Paria, esta provincia y por el mucho Brasil que en ella hay, se llama tierra o costa del Brasil que es de la jurisdicción del Serenísimo Rey de Portugal según la partición que entre Castilla y Portugal está hecha y así la posee por suya y la procura de poblar y multiplicar es habitada de (p. 543) indios antropófagos que comen carne humana y van por esta costa y en paraje de ella algunas islas de poca cualidad y de quien hay poco que decir.

Casi al principio de la costa del Brasil apartada de la punta del placer al nordeste por sesenta y cinco leguas está una isla de hasta ocho diez leguas de largo norte sur, y cuatro o cinco de ancho con unos bajos al sudoeste de ella, donde se perdió una nao de un Hernando de Noronha portugués, que iba cargada de brasil a España de donde comúnmente es dicha de Hernando de Sorña<sup>73</sup>. Está en tres grados de altura a la parte austral dentro en la bahía de Pernambuco, donde tienen los portugueses un asiento que ellos llaman factoría.

Está una pequeña isla de hasta tres leguas de largo y una (legua) de ancha, habitada de indios y algo estéril, es algo alta llamada isla de la Ascensión<sup>74</sup>.

---

<sup>73</sup> Isla de Fernando de Noronha, latitud 3° 50' 14.4" S longitud 32° 24' 38.2" O. Según Alonso de Santa Cruz, 8 a 10 leguas de largo por 4 o 5 de ancho, apartada a sesenta y cinco leguas al nordeste de la costa. Nosotros hemos medido 9,86 kilómetros o 6,13 millas de largo máximo, 3,3 kilómetros o 2,05 millas de ancho; a 356,21 kilómetros o 221,34 millas de distancia de la costa. Los tamaños de la isla que señala Alonso difieren bastante de la realidad, pero la distancia más próxima al continente no podría ser más exacta, pues tomando la medida de la legua en 5,5 son 357,5 km.

<sup>74</sup> La actualmente conocida Isla Ascensión se encuentra en latitud 7° 56' 31.1" S longitud 14° 21' 24.7" O, pero la descripción de Alonso de Santa Cruz no se corresponde con su morfología, por lo que podría tratarse de otra isla, más cercana a las costas del Brasil.

En esta isla vimos yo y otros yendo a tomar el estrecho de Magallanes para pasar a las islas de los Malucos el año de mil quinientos veintiséis una cosa digna de admiración y que si no la viéramos tantos y tan clara y patentemente yo no lo osara afirmar teniendo la incredulidad que a semejantes cosas nuevas se suele dar.

Y es que yendo a hacer aguaje, creyendo la boca más septentrional que hace la isla en el continente ser río, y que de allí podríamos haber el agua que buscábamos, nos allegamos a él con una carabela y casi a la lengua del agua vimos basta diez o doce que pensamos ser indios en el agua cubiertos de ella hasta la cintura en unos espadañales a los cuales hicimos muchas señas pidiéndoles que nos respondiesen, o se llegasen hacia nuestra carabela, porque era todo de bajos y no podían pasar adelante.

Pero ellos estaban atónitos atentos los ojos a nosotros como contemplando y queriéndonos allegar más a ellos pues no venían, saltamos algunos de nosotros en un batel y allegándonos a ellos hasta quince o veinte pasos viéndolos contemplando su extrañeza porque tenían los brazos caídos y las manos casi a forma de pies de gato y el cuerpo que se veía muy lleno de vello y cabellos muy largos y la fisonomía y disposición flaca y delgada y la color/lora. (p. 544)

Y ellos, viéndonos al llegar tanto a ellos se arrojaron al agua casi a manera de ranas donde lo que de antes tenían cubierto con el agua y pudimos ver, fue parte de las asentaderas o nalgas en cierta manera como de una mona pero no pudimos determinar por su gran presteza y nuestro mucho descuido que era propiamente lo que tenían encubierto en el agua si era cola o piernas o qué era y así se fueron por debajo del agua y de a poco trecho tornaron a parecer entre unas espadañas embebecidos en mirarnos como al principio estuvieron. De los de la tierra supimos ser por allí muy continuos aquellos monstruos y aunque los comen los indios que los pescan, con unos lazos entre las espadañas donde ellos suelen salir, aunque el pescado no es muy bueno. Supimos también de los portugueses que estaban en la factoría que dijimos haber asimismo peces de

forma de caballos y las piernas cortas y altas para nadar como lobo marino o manatí que dijimos haber en la Nueva España.

Más al austro en ella en la misma costa se hace una bahía que se llama de Todos (los) Santos en la cual hay algunas islas aunque pequeñas habitadas de indios y donde tienen sementeras; están en altura de catorce grados. Y más al austro en altura de diecinueve (grados), salen de la costa unos bajos que entran el mar más de treinta leguas, dichos Abre Ojos dentro de los cuales esta una isla llamada Santa Bárbara, la cual es deshabitada, tendrá diez leguas de largo y cuatro o cinco de ancho. De esta isla de la costa por trece o catorce leguas junto a la cual están algunos islotes.

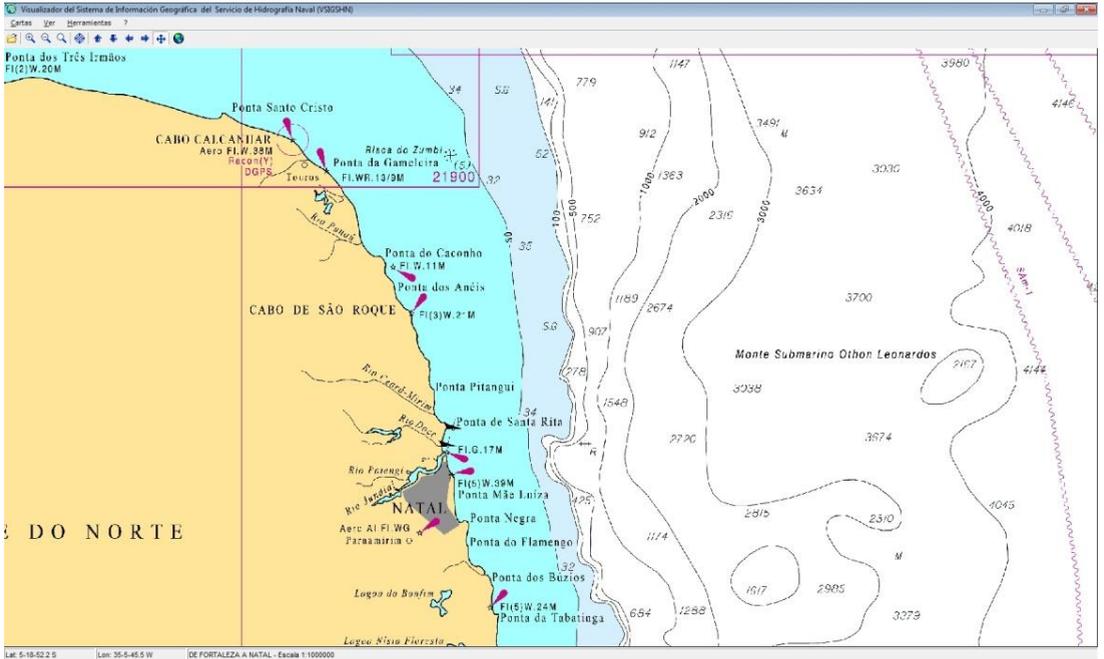
Al oriente de la isla de Sancta Bárbara por cuarenta leguas está una isla dicha la Ascensión<sup>75</sup> prolongada levante a poniente por dieciocho leguas y diez de ancho, tiene a la parte del sudeste tres islotes y a la parte del noroeste uno, es deshabitada y de mucha arboleda. Tiene dos puertos uno a la parte del sudeste y otro a la del norte y tiene agua y leña.

Al oriente de la cual por veintiséis leguas otra isla dicha La Trinidad<sup>76</sup> de dieciséis leguas de largo casi noroeste, sudeste y de ancho diez, tiene a la redonda de sí algunos islotes y un puerto a la parte del norte, (p. 545) al oriente de la cual por sesenta leguas de esta otra isla sin ningún puerto, aunque tiene alrededor de sí buenos surgidores llamada Sancta María de Agosto, tiene a la parte del poniente dos islotes, tiene de largo casi levante poniente diez o doce leguas y de ancho siete.

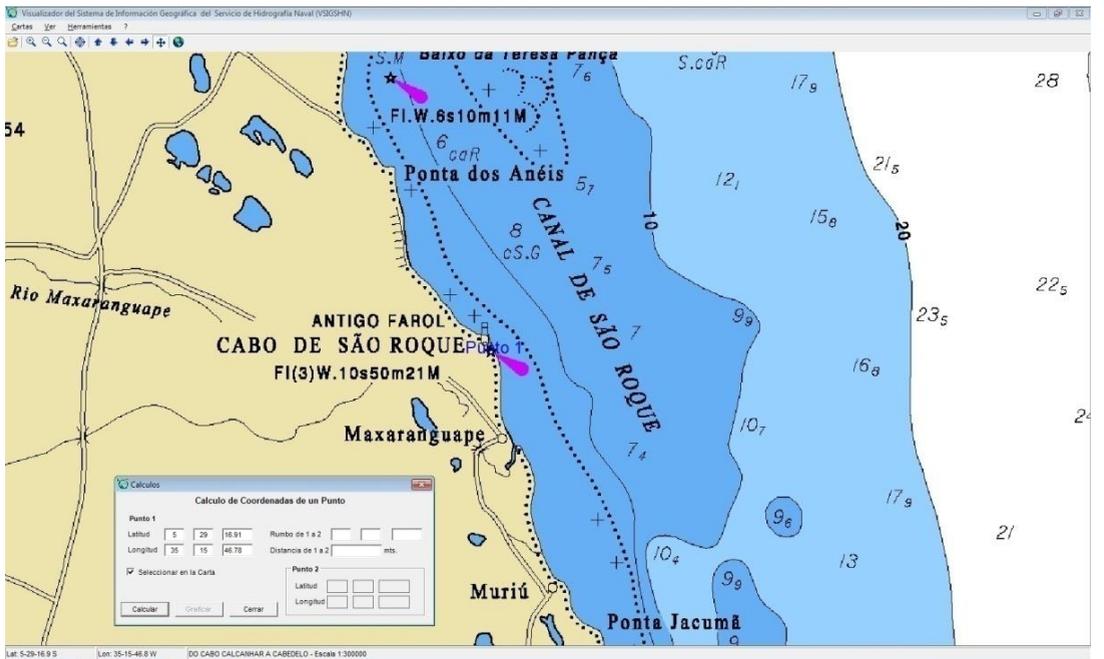
---

<sup>75</sup> La actualmente conocida Isla Ascensión se encuentra en latitud 7° 56' 31.1" S longitud 14° 21' 24.7" O, pero la descripción de Alonso de Santa Cruz no se corresponde con su morfología, por lo que podría tratarse de otra isla, más cercana a las costas del Brasil.

<sup>76</sup> La posición geográfica que hemos tomado en el centro de esta isla es, según Open Sea Map: latitud 20° 30' 30" S y longitud 29° 29' 30" O y su longitud en el eje más extenso en un curso de 133° orientación noroeste-sudeste es de 6,05 km. que equivalen a 3,27 millas náuticas.



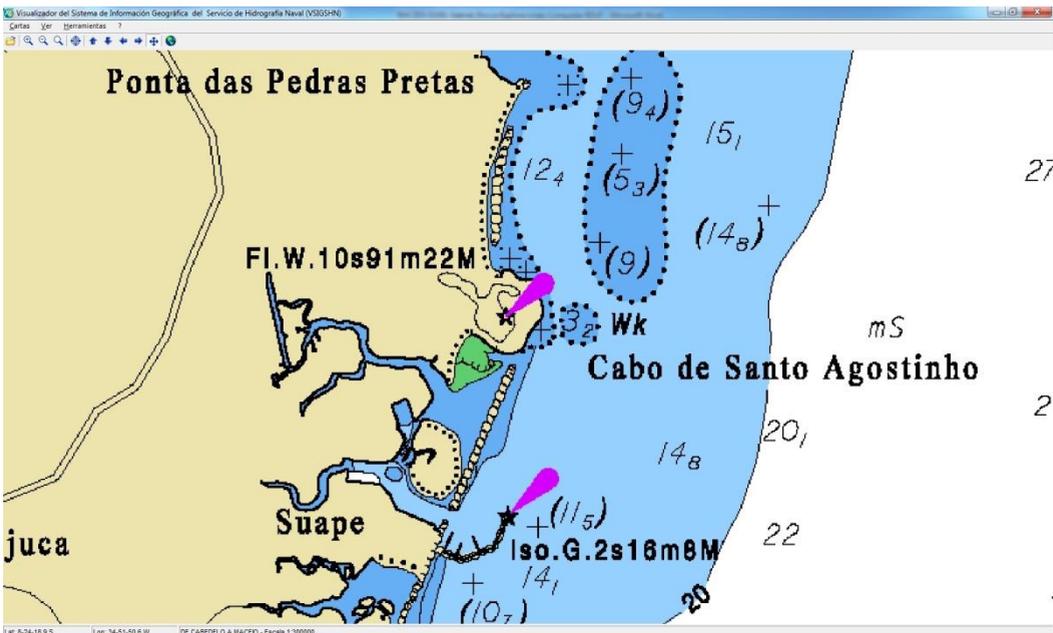
Cabo San Roque: carta náutica Raster 21030 CHM Marinha do Brasil



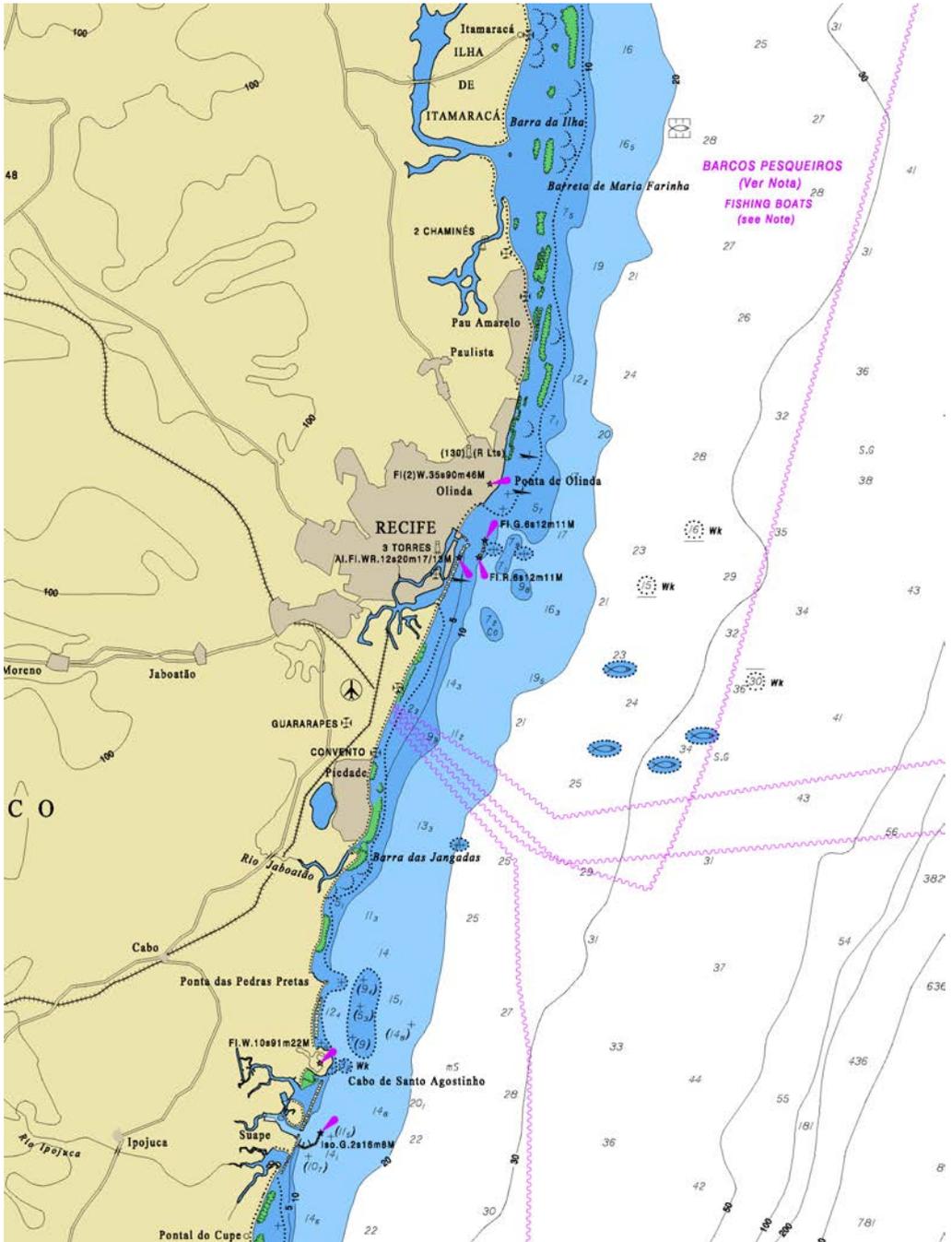
Cabo San Roque: carta náutica Raster 22100 CHM Marinha do Brasil



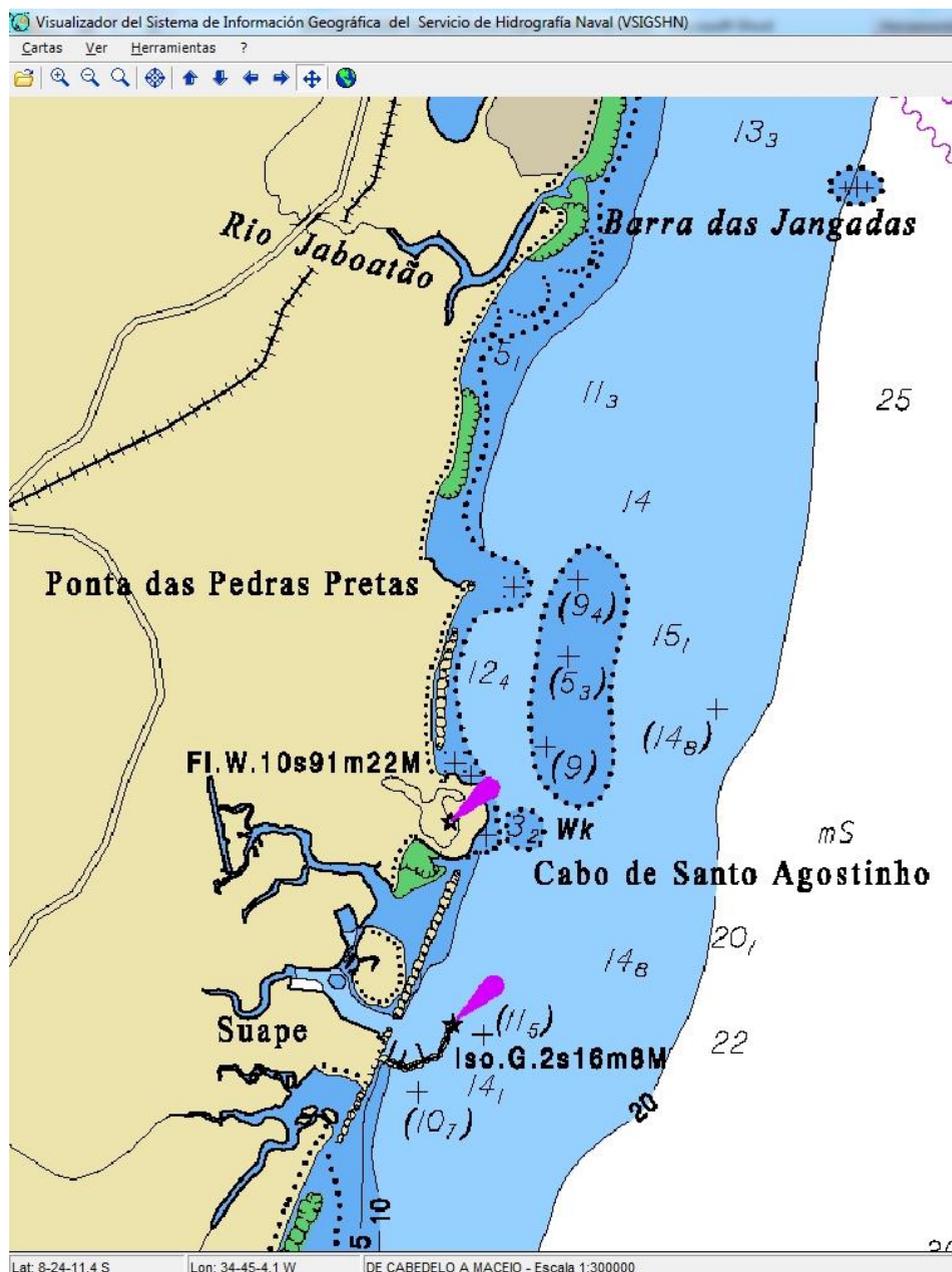
Cabo San Agustín: carta náutica Raster 21040 CHM Marinha do Brasil



Cabo San Agustín: carta náutica Raster 22200 CHM Marinha do Brasil



Recife (Pernambuco): detalle de la carta náutica 22200 CHM Marinha do Brasil.



Cabo San Agustín: carta náutica Raster 22200 CHM Marinha do Brasil







INTERNACIONAL

BRASIL - COSTA LESTE

# DE NATAL AO RIO ITARIRI

PROFUNDIDADES EM METROS

ESCALA 1 : 800 000 (15° 00')

Profundidades em metros indicadas aproximadamente no nível do baía - mar médio de marés.

Altitudes em metros acima do nível médio do mar.

Projeção cilíndrica em Datum WGS84.

Sistema de Navegação / Sistema de Balizamento Marítimo de IALA - Região B

Projeto - Marconis

Lançamento - A hidrografia é oriunda de levantamentos efetuados pela Marinha do Brasil e compilação de dados de fontes GEBCO.

PLATONISMO: Os dados das profundidades platonias exibidas neste cartão cartográfico somente compõem a sua base cartográfica em azul e os dados (contorno de baía "C" ou "dado" Marconis - MATC) e a profundidade (contorno de baía "C" ou "dado" Marconis - MATC) não substituem a navegação e os dados de 100 metros devem ser consultados.

RIO GRANDE DO NORTE

PARAÍBA

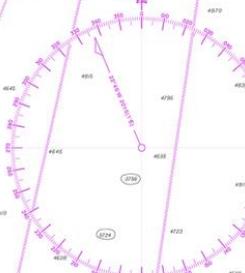
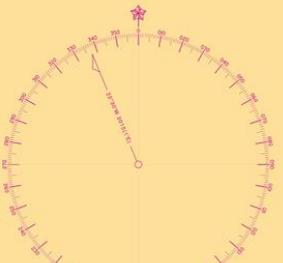
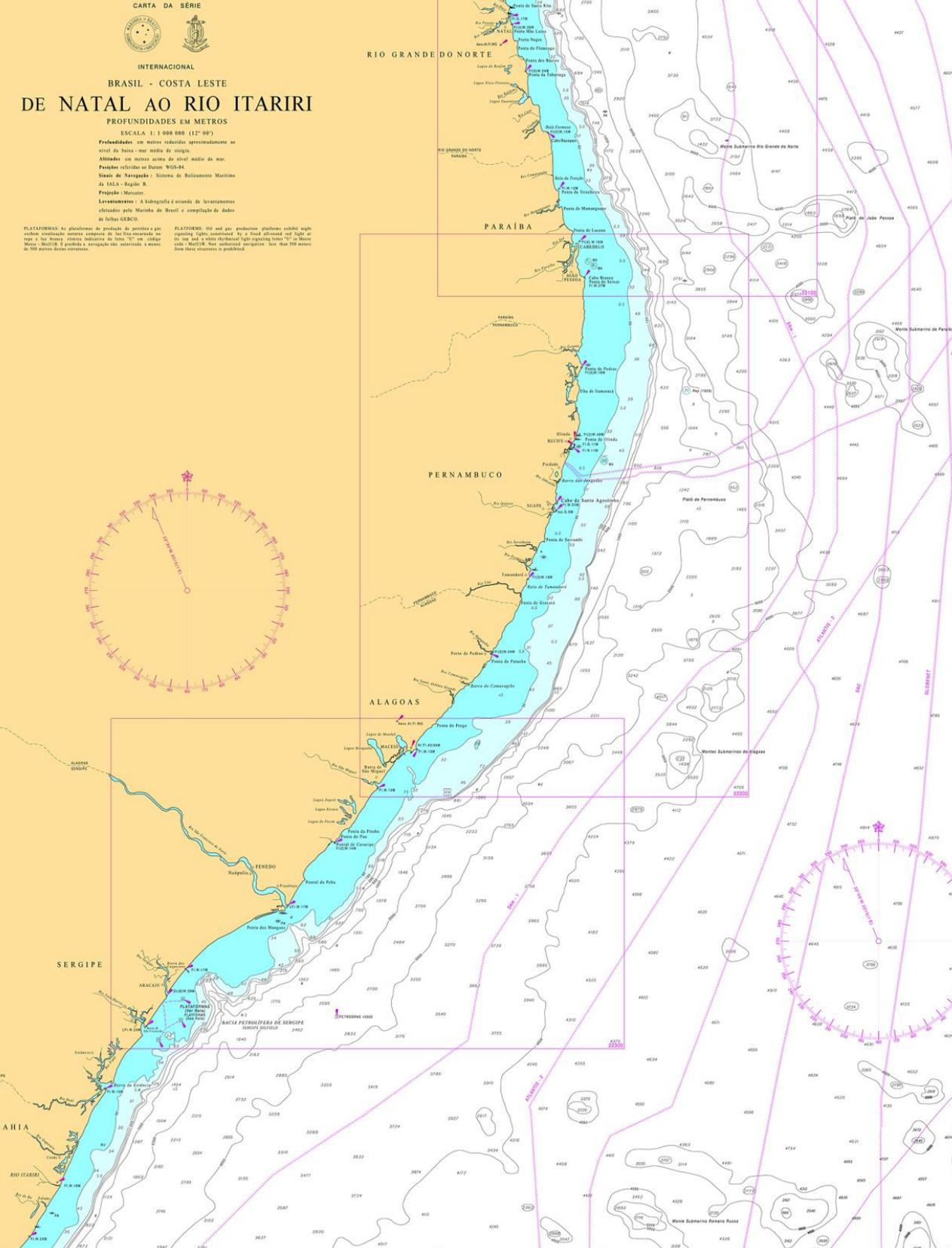
PERNAMBUCO

ALAGOAS

PARANÁ

SERGIPE

BAHIA





INTERNACIONAL

BRASIL - COSTA LESTE

# DO RIO ITARIRI AO ARQUIPÉLAGO DOS ABROLHOS

PROFUNDIDADES EM METROS

ESCALA 1:1 000 000 (12" 00')

Profundidades em metros referidas aproximadamente ao nível do mar - mar média de mar.

Altitudes em metros acima da nível médio de mar.

Partidas referidas ao Datum WGS-84.

Estado de Navegação Sistema de Balizamento Marítimo da IALA - Região B.

Projeto: Monitor.

Locuções: a hidrografia é baseada de levantamentos efetuados pelo Marinha do Brasil e compilação de dados da IHO e GEBCO.

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)

### RESERVAS RECREATIVAS

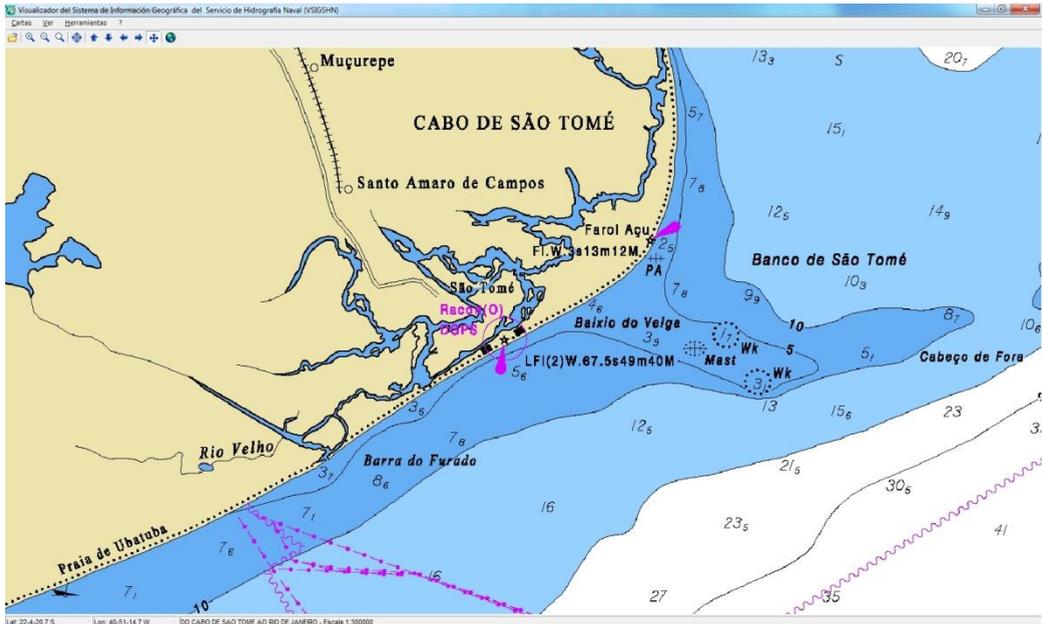
Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) - Reserva Recreativa de Pesca (R.R.P.) - Área de Proteção Ambiental (A.P.A.)



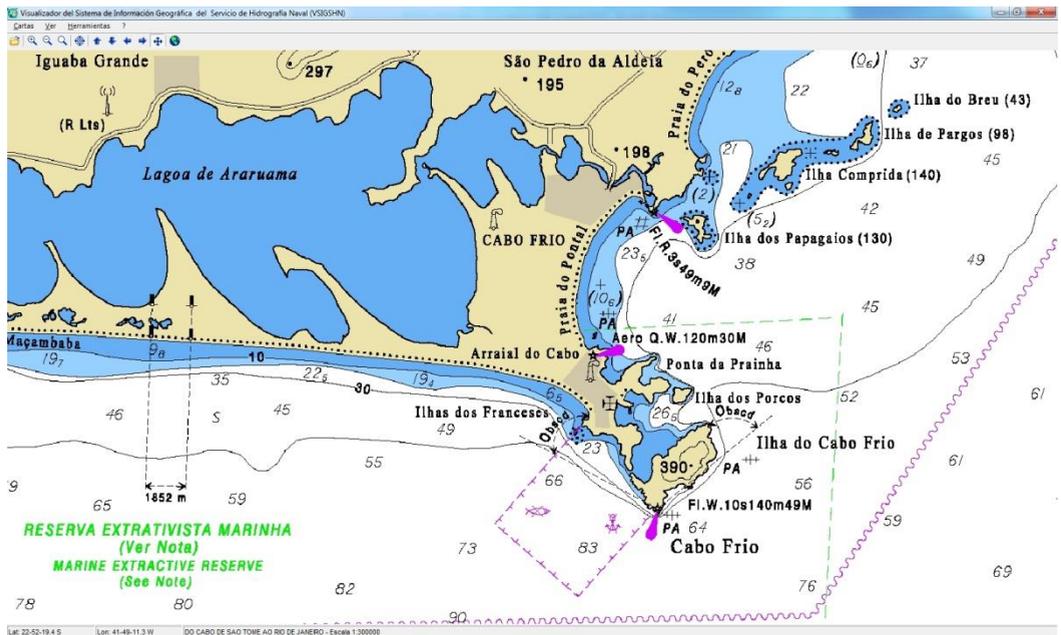


**En la doble página anterior en la Carta náutica Raster 21070 (INT.2008) CHM Marinha do Brasil -de Cabo Frio al Cabo de Santa Marta Grande-, se han marcado, de Este a Oeste y de Norte a Sur, con una señal de color rojo, determinados puntos geográficos. Son aquellos que fueron descubriendo las expediciones de portugueses, españoles, y Vespuccio con ambos, y se ilustran en detalle en las cartas subsiguientes.**

Punto geográfico	Carta	Latitud	Longitud
Intersección norte línea Tordesillas	Levillier	0° 0' 00.00" S	46° 37' 00.00" O
Archipiélago Fernando de Noronha	CHM-21030	3° 52' 16.74" S	32° 28' 01.86" O
Barrera Vermelha	CHM-21900	4° 38' 50.16" S	37° 26' 30.28" O
Cabo San Roque	CHM-22100	5° 29' 17.86" S	35° 15' 47.55" O
Cabo San Agustín	CHM-22200	8° 21' 35.11" S	34° 56' 44.07" O
Río de Serinos (Serinahem)	CHM-22200	8° 36' 38.43" S	35° 03' 10.00" O
Isla San Alexo	Open Sea Map	8° 36' 58.00" S	35° 01' 33.00" O
Barreras Vermelhas	CHM-22200	8° 59' 24.23" S	35° 12' 02.31" O
Río y Barra de San Miguel	CHM-22200	9° 51' 10.81" S	35° 54' 07.10" O
Río San Francisco do Norte	CHM-22300	10° 30' 07.18" S	36° 23' 52.34" O
Barreras Ponta Corona Vermelha	CHM-1205	16° 19' 10.40" S	38° 59' 39.36" O
Porto Seguro	CHM-1205	16° 27' 25.22" S	39° 03' 45.32" O
Porto Carabelas	CHM-1312	17° 45' 03.44" S	39° 13' 03.96" O
Monte Pascoal	CHM-21050	16° 53' 11.07" S	39° 24' 03.85" O
Monte Pascoal	Open Sea Map	16° 53' 47.00" S	39° 24' 27.00" O
Monte Pascoal	Google Maps	16° 52' 45.60" S	39° 23' 45.40" O
Ponta dos Castelhanos	CHM-22900	20° 50' 26.91" S	40° 37' 45.59" O
Intersección sur línea Tordesillas	Levillier	21° 14' 00.00" S	46° 37' 00.00" O
Cabo de Santo Tomé	CHM-22900	22° 00' 03.65" S	40° 59' 02.98" O
Cabo Frio	CHM-23000	23° 00' 59.89" S	42° 00' 02.59" O
Río de Janeiro	CHM-23000	22° 54' 31.93" S	43° 08' 51.40" O
Santa Lucía (Todos los Santos)			
Angra dos Reis	CHM-23100	23° 00' 47.56" S	44° 19' 11.47" O
Ilha Grande: Ponta dos Castelhanos	CHM-23100	23° 10' 01.67" S	44° 05' 25.48" O
San Sebastián (Ilha Bella: Morro)	CHM-23100	23° 47' 58.98" S	45° 17' 29.68" O
Bahía dos Castelhanos	CHM-23100	23° 51' 44.96" S	45° 17' 06.20" O
Bahía dos Santos (Inocentes)	CHM-23200	24° 01' 11.61" S	46° 21' 19.61" O
Isla de San Vicente	CHM-23200	23° 58' 25.70" S	46° 19' 21.57" O
Intersección sur línea Tordesillas	Levillier	25° 00' 00.00" S	46° 37' 00.00" O
Isla de Cananeia	CHM-23200	25° 00' 56.57" S	47° 55' 33.12" O
Isla de Buen Abrigo	CHM-23200	25° 07' 33.72" S	47° 51' 34.22" O
S. Francisco do Sul: Cabo Juan Díaz	CHM-23300	26° 09' 48.18" S	48° 31' 40.26" O
Isla de Santa Catalina – Florianópolis	CHM-23300	26° 09' 48.18" S	48° 31' 40.26" O
Laguna de los Patos – Río Grande	CHM-23500	32° 09' 22.01" S	52° 05' 22.34" O



Cabo de Santo Tomé: carta náutica Raster 23000 CHM Marinha do Brasil



Cabo Frio: carta náutica Raster 23000 CHM Marinha do Brasil

Son islas desiertas y de grande arboleda y bajas todas las cuales islas están desde diecinueve a veintiún grados y en el clima tercero, tienen su mayor día de trece horas y un cuarto.

Pasado el cabo Frío va la costa al occidente por veinte leguas y más hasta una bahía dicha de Genero<sup>77</sup> en la cual y en la costa dicha hay muchas islas y todas las más deshabitadas.

Aunque en la bahía algunas que tienen algunas casas porque es toda esta parte de tierra tan habitada de indios cuando otra de todas las Indias Occidentales, los cuales son comedores de carne humana, tienen muchos bastimentos de la tierra como de maíz y cacabi, patatas y una fineta como piñones que llaman los portugueses friselos, muchas gallinas, muchos pescados de diversas maneras, muchos venados, dantas, faisanes, y otros muchos géneros de animales y aves, por no me divertir a lo que no toca a este nuestro isla rio no digo por ser más de continente que no de islas.

» Islas junto a las provincias de San Vicente, y Cananea y Rio de la Plata.

Pues habemos dicho de las islas adyacentes a la costa del Brasil y de las otras que dijimos haber descubierto los portugueses acaso en el camino viaje que hacen para (p. 546) Calicud y Malaca, resta nos decir de otras que están juntas en la dicha costa más austral desde los bajos que arriba dijimos que estaban a la costa y junto a ella en diecinueve grados de altura vuelve la costa hasta un cabo llamado Cabo Frío por más de ochenta leguas<sup>78</sup>.

En esta costa hay algunas islas aunque pequeñas y deshabitadas y sin nombre, están asimismo unos islotes llenos de muchos bajos a la redonda dichos los bajos de los Pargos.

---

<sup>77</sup> Bahía de Janeiro en latitud 22° 56' 20.5" S y longitud 43° 08' 31.0" O. Suele considerarse que la expedición de Magallanes la llamó Puerto de Santa Lucía, pero recientes investigaciones concluyen que no fue este sino la Bahía de Todos los Santos.

<sup>78</sup> La referencia que existe en la actualidad en latitud 19° 00' S es la Playa Barra Nova, que pertenece a la localidad de Barra Nova, un sitio de posadas y restaurantes en la desembocadura del Río Mariricu en latitud 18° 57' S. Alonso de Santa Cruz acusa "más de ochenta leguas", es decir 440 kilómetros. Con Open Sea Map se verifican 283,73 millas náuticas, que equivalen a 525,42 km.

Y antes del cabo que dijimos llamarse Frío, sale un río a la mar muy grande y antes de su salida hace una gran bahía de más de diez leguas de largo, y más de cuatro de ancho dentro del cual hay muchas isletas, algunas deshabitadas y otras en que tienen los indios sementeras. Junto a esta bahía fue donde Américo Vesputio<sup>79</sup>, piloto mayor de Castilla, en el último viaje que hizo, fundó una casa donde dejó veinticuatro cristianos con sus armas y tiros de Artillería proveídos por seis meses de todas las cosas necesarias a los cuales después mataron los indios por los muchos desórdenes y parcialidades que entre ellos hubo.

Junto al Cabo Frío<sup>80</sup> está una isla con otros islotes a la redonda. La isla mayor tiene algunas casas de indios por causa de las pesquerías que entre aquellas islas hay.

Pasada la bahía de Genero estamos al occidente otra bahía dicha de los Reyes<sup>81</sup> en la cual está una buena (p. 547) isla con otros islotes. La isla está habitada de indios que tienen en ella sus sementeras y pescas hasta otra bahía parece haber árboles de los cuales no se hallan más ni occidente de la cual bahía torna volver la costa al sudoeste hasta las sierras de San Sebastián donde hay muchos islotes, todos los más deshabitados y sin nombre y de ningún provecho, aunque junto al cabo de las sierras buena isla habitada<sup>82</sup>, de indios muy fuertes salteadores muy temidos de los del continente; tienen muchas pesquerías junto a la isla y dentro de ellos muchas sementeras.

Todas estas islas han descubierto los portugueses viniendo a parar el cabo de Buena Esperanza para [ir hacia] Calicud y Malaca, los cuales procuran de venirse a meter sobre esta costa del Brasil y

---

<sup>79</sup> Américo Vesputio nació el 9 de marzo de 1454 en Firenze, Toscana, Italia, falleció el 22 de febrero de 1512 en Sevilla, Andalucía, España y fue sepultado en la Chiesa di San Salvatore di Ognissanti, en Firenze. Fuente: <https://es.findagrave.com/memorial/11358913/amerigo-vespucci/photo>

<sup>80</sup> Cabo Frío: latitud 22° 53' 09.5" S, longitud 42° 00' 20.5" O.

<sup>81</sup> Bahía de los Reyes (Angra dos Reis: 6 de enero), situada en latitud 23° 00' 50.7" S; longitud 44° 18' 54.1" O.

<sup>82</sup> Península de San Sebastián (20 de enero), frente a la Isla de San Sebastián, comúnmente conocida como "Ilha Bella", y al oeste sudoeste de Río de Janeiro, situada en latitud 23° 48' 50.1" S longitud 45° 24' 16.6" O.

ponerse en altura de treinta y cinco o cuarenta grados para después, con los aires frescos del polo antártico, poder a su placer doblar el dicho cabo de Buena Esperanza. Y de esta manera van más ciertos y ahorran mucho camino más que con el que antes llevaban porque se acostaran más al cabo y llevaban los vientos más escasos. Y algunas veces acontecían a esta causa no poderlo doblar y esperar tres y cuatro meses hasta que viniese el tiempo para poderlo hacer. Pusieron a estas islas los nombres que hemos dicho por haberse hallado en los tales días.

Al sudeste de la isla de Sancta María de Agosto por treinta y cinco leguas, está una isla larga norte-sur por quince leguas y cuatro de ancho, la cual tiene al poniente otra distante de ella por cuatro leguas prolongada levante a poniente por quince leguas y de ancho por lo mas de ocho, las cuales halló un piloto portugués acaso yendo al viaje que hemos dicho llamado Martín Vaz o Báez.

Desde la cual isla va la costa hasta el puerto de Sanct Vicente<sup>83</sup> donde hay muchas isletas y peñascos principalmente una que pusimos nombre de Buen Abrigo (porque como arriba tocamos en aquel viaje que llevábamos para el Estrecho de Magallanes tuvimos noticia de todas las islas de esta costa)<sup>84</sup>. Llamámosla así porque pasada una grande tormenta que tuvimos una noche en aquel mar acaso nos hallamos a la mañana junto a ella en la cual nos abrigamos hasta que se sosegó el mar de la braveza y alteración que traía. Es isla deshabitada y alta donde hallamos muchos pájaros que llaman rabiahorcados el unto de los cuales quieren decir ser muy medicinal para encogimiento de nervios y otras enfermedades<sup>85</sup>.

---

<sup>83</sup> Bahía de San Vicente (22 de enero), situada en latitud 23° 58' 27.9" S longitud 46° 22' 43.8" O, al oeste de la bahía de Santos y el río del mismo nombre que desemboca en el ángulo S.O. de esta última.

<sup>84</sup> Se trata de la expedición de Sebastián Caboto de 1527, que debía haber llegado al Estrecho, pero no lo hizo, en la que estuvo con sus 22 años de edad como veedor de los armadores de la nave... y brindó declaración a su regreso a Sevilla (José Toribio MEDINA. Sebastián Caboto..., Santiago de Chile, 1908 tomo II, p. 154).

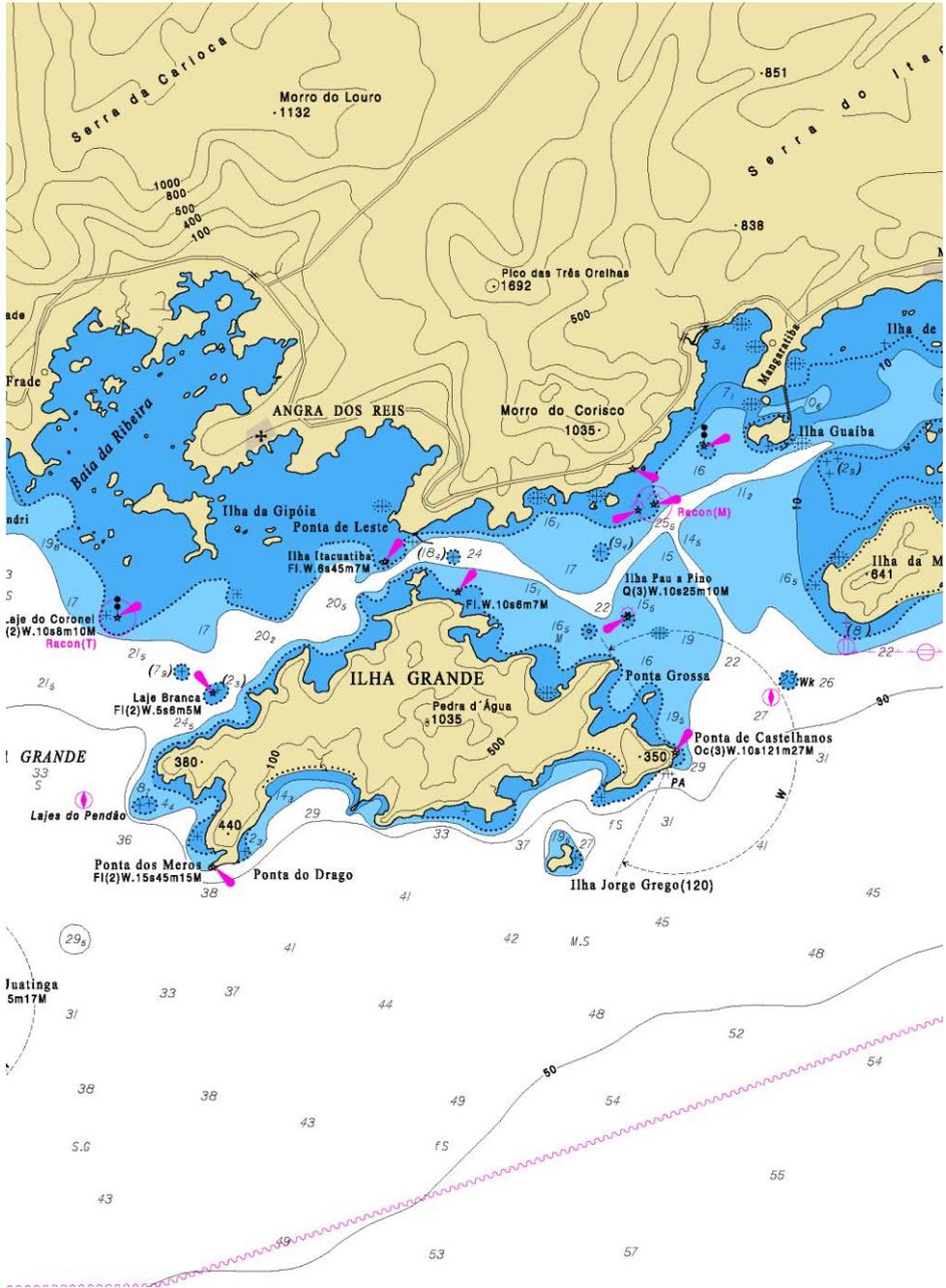
<sup>85</sup> A esa isla de los rabiahorcados, Caboto la sitúa mucho más al sur de Cabo Frío, en un grupo que pinta casi frente a Río Janeiro. Según Medina, en tal caso no pudo ser otra que la actual Isla Rasa. (tomo I, p. 137, nota 10). El faro de esta isla se sitúa en latitud 23° 03' 50" Sur, longitud 43° 08' 45" Oeste.

Dentro del puerto de Sanct Vicente hay dos islas grandes habitadas de indios y en la más oriental de ella estuvimos más de un mes surtos. En la occidental tienen los portugueses un pueblo dicho de San Vicente de hasta diez o doce casas y una hecha de piedra con sus tejados, una torre para defenderse de los indios en tiempo de necesidad, están proveídos de las cosas de la tierra y de gallinas y puercos de los de España en mucha abundancia y mucha hortaliza. Tienen estas dos islas un islote en medio que se sirven del para tener los puercos. Hay grandes pesquerías de buenos pescados están las islas prolongadas noroeste-sudeste, por diez leguas y cuatro de ancho y están todas las islas dichas desde veintidós hasta veinticuatro grados de altura y en el paralelo sexto (p. 548) su mayor día de catorce horas y media.

Estas islas en el continente, que les corresponde sienten los portugueses abrazar la línea de la repartición, pero ellos se engañan según está averiguado por criados de Vuestra Majestad con mucha diligencia porque el cabo de Sant Agustín y toda la costa del Brasil la situaban metiéndola por más de cuatro grados al oriente de lo que realmente está por manera que la línea no se termina en el puerto de Sanct Vicente sino más al oriente por una punta llamadas las Sierras de Sanct Sebastián.



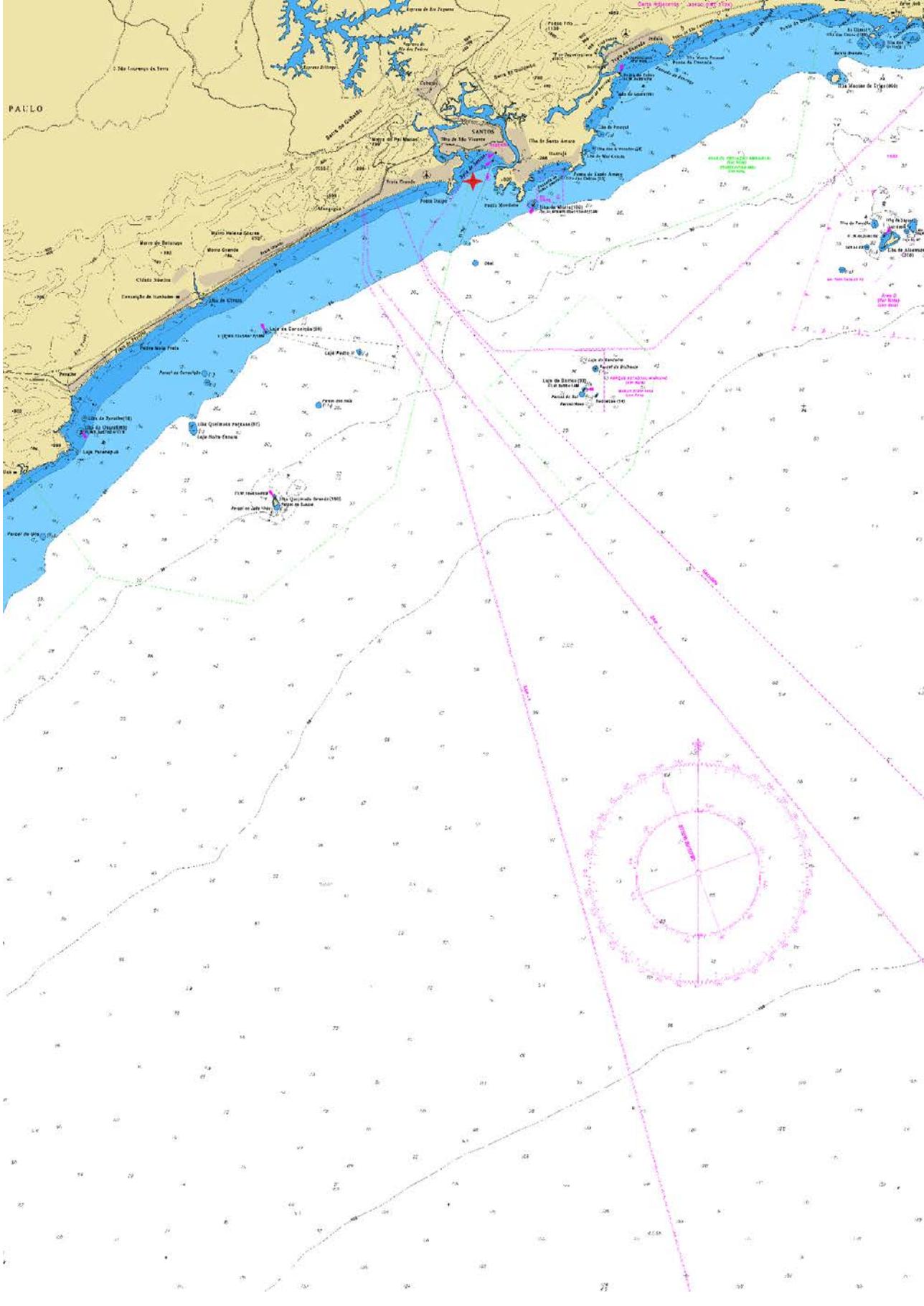
Rio de Janeiro: carta náutica Raster 23000 CHM Marinha do Brasil



Angra dos Reis: carta náutica Raster 23100 CHM Marinha do Brasil











Isla de Cananéia: carta náutica Raster 23200 CHM Marinha do Brasil

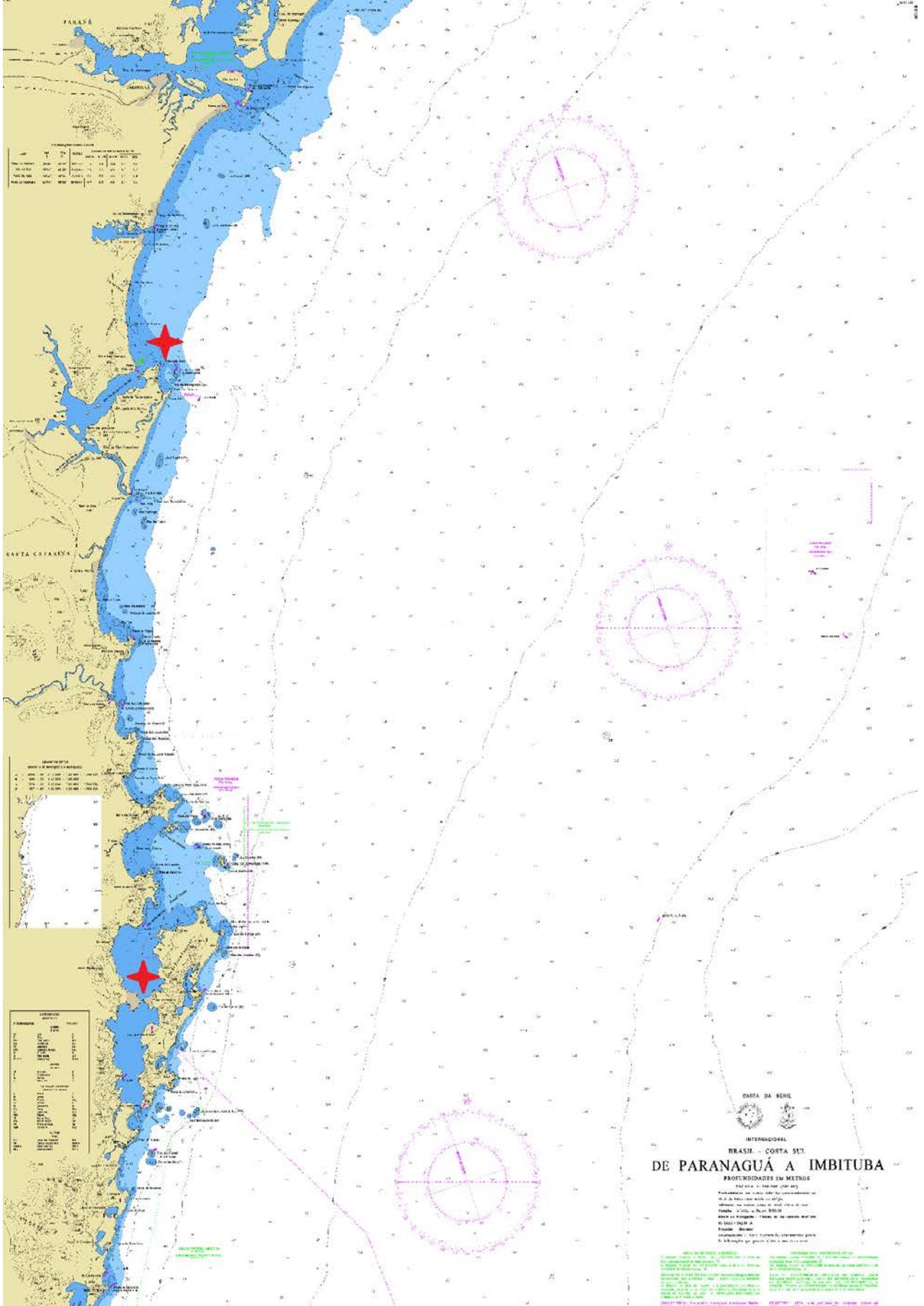
Como puede observarse en la carta 23200 CHM hay una Isla de Buen Abrigo frente a la Isla Cardozo en la Barra de la Cananea. Al sur de la Isla de Buen Abrigo hay un islote sin nombre. Ambos se encuentran dentro de la cuadrícula comprendida entre los paralelos de latitud sur  $25^{\circ} 06' 57'' - 25^{\circ} 08' 01''$  y los meridianos de longitud oeste  $47^{\circ} 50' 58'' - 47^{\circ} 51' 59''$ .



El Islario de Alonso de Santa Cruz la representa frente a San Sebastián e inmediatamente antes de San Vicente, en el sentido del viaje hacia el Río de la Plata, sobre la costa del Brasil.



**Vista aérea-satelital de la Isla de Buen Abrigo en Open Sea Map.**



**PROFUNDIDADES EM METROS**

Profundidade	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
10	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
20	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
30	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
40	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
50	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
60	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
70	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
80	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
90	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
100	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100

**PROFUNDIDADES EM METROS**

Profundidade	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
10	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
20	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
30	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
40	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
50	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
60	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
70	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
80	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
90	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
100	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100

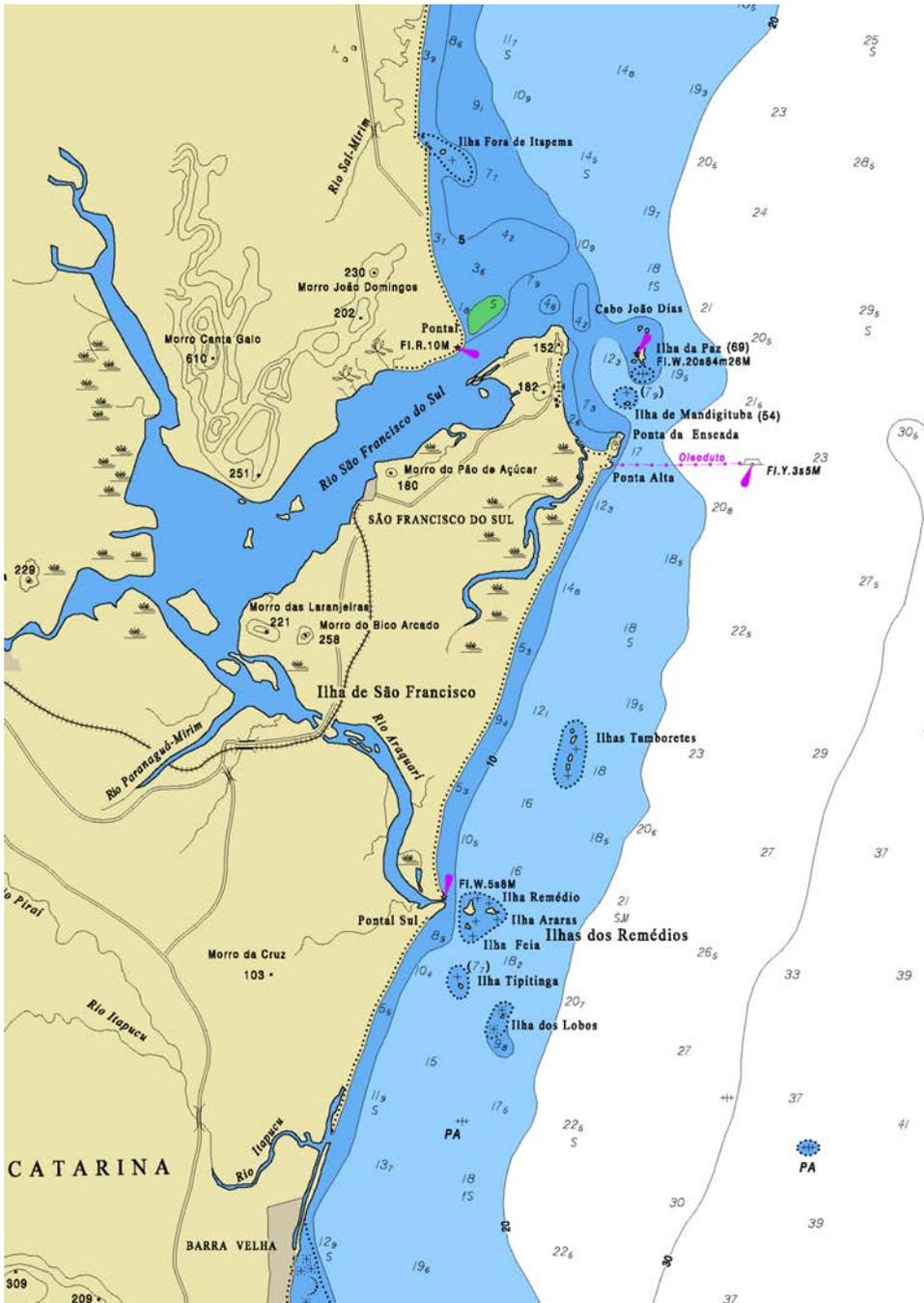
**PROFUNDIDADES EM METROS**

Profundidade	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
10	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
20	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
30	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
40	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
50	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
60	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
70	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
80	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
90	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
100	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100

CARTA DA SÉRIE  
 INTERNACIONAL  
 BRASIL - COSTA SUL  
**DE PARANAGUÁ A IMBITUBA**  
 PROFUNDIDADES EM METROS  
 ESCALA 1:100.000 (1:100.000)

Esta carta foi elaborada pelo Serviço Hidrográfico do Departamento de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, com base nos dados coletados durante as campanhas de sondagem realizadas entre 1950 e 1960. A escala é de 1:100.000. A projeção utilizada é a UTM (Universal Transverse Mercator). A zona de projeção é a 18S (zona 18 sul). A origem da zona é o meridiano de Greenwich. A unidade de medida é o metro. A carta está atualizada até 1960.

Serviço Hidrográfico - Departamento de Hidrografia e Navegação - Marinha do Brasil  
 Rio de Janeiro, RJ, Brasil  
 1960



Isla de San Francisco do Sul: carta náutica 23300 CHM Marinha do Brasil





# DO CABO DE SANTA MARTA GRANDE AO ARROIO CHUÍ

PROFUNDIDADES EM METROS

ESCALA 1 : 500 000 (24° 00')

Profundidades em metros referidas ao nível do mar - sem ajuste de altura.

Altitudes em metros acima do nível médio do mar.

Passagem referida ao Datum WGS 84.

Estado de Navegação : Sistema de Navegação Marítima da IALA - Região B.

Projeto : Missão

Seremaneamento : A hidrografia e estudos de levantamentos efetuados pela Marinha do Brasil e compilação de dados de folhas GIBCS.

**ÁREA DEGRADADA:** É o nome atribuído a áreas de águas desceadas, de Tóxico para o Sul, atualmente presentes e áreas, quando o nome é usado, não indica a presença ou não de qualquer substância de risco potencializada.

**CORRENTE:** A intensidade e direção da corrente variam de acordo com a localização, direção e força de várias profundidades, variando de dia ou noite.

**DISCOLOURED WATERS:** The appearance of discoloured water areas from Tóxico to the South is noted, especially near the coast when actual WGS 84. This phenomenon, in temporary and does not imply presence of any danger.

**CURRENT:** The current intensity and direction vary with prevailing water temperature, direction and direction, resulting from tidal or other causes.

SANTA CATARINA

CABO DE SANTA MARTA GRANDE

TERRAÇO DO

RIO GRANDE DO SUL

LAGOA DOS PATOS

CONE DO RIO GRANDE

BRASIL

URUGUAI

Desde Cabo Santa Marta hasta Arroyo Chuí: carta 21080 CHM Marinha do Brasil



## VI. Las expediciones al Río de la Plata.

### 1. Américo Vespucio en su tercer viaje (1502).

Los relatos escritos y los testimonios gráficos acumulados por las investigaciones de Roberto Levillier revelan que el gran Río (de la Plata) ya fue descubierto en 1502; que su primer nombre fue Jordán, puesto desde el viaje portugués de 1501-1502 descrito por Vespucio en *Mundus Novus* fue, de 1502 a 1536, salvo excepciones, en las cuales los cartógrafos lo designaron Solís, San Cristóbal, o Huru(gu)ay.

Casi siempre, a dicho río, de presencia inconfundible, se lo ve en los mapas antiguos como en la cartografía actual: frente al cabo de las Agujas, el extremo sur del África, acompañado del cabo San Antonio, o del cabo Santa María<sup>86</sup>.

Efectivamente, los puntos geográficos entre los que las cartas históricas sitúan al Río Jordán –primitivo nombre del Río de la Plata- son el cabo Santa María, en La Paloma, departamento de Rocha, Uruguay, y el cabo San Antonio, en el partido de la Costa, provincia de Buenos Aires, Argentina.

El Cabo de Santa María se halla situado en latitud 34°40' 08.4" S, longitud 54° 09' 16.6" O, y el día de la Madre de Dios, es el 1° de enero. El Cabo de San Antonio se halla situado en latitud 36° 19' 9.86" S, longitud 56° 44' 15.91" O, y su día es el 17 de enero. Ambos cabos marcan los extremos de la línea que establece el límite convencional entre el estuario del Plata y el mar.

En ese viaje también fue descubierto el *Pinachullo Detentio*, que según Levillier desde entonces tuvo padrinos y nombre, se llamó Monte Santo Ovidio, Monte Ovidio, y por fin Monte Seredo o Monte Video, denominándose después de la fundación de la ciudad de Montevideo en 1707, el Cerro de Montevideo<sup>87</sup>.

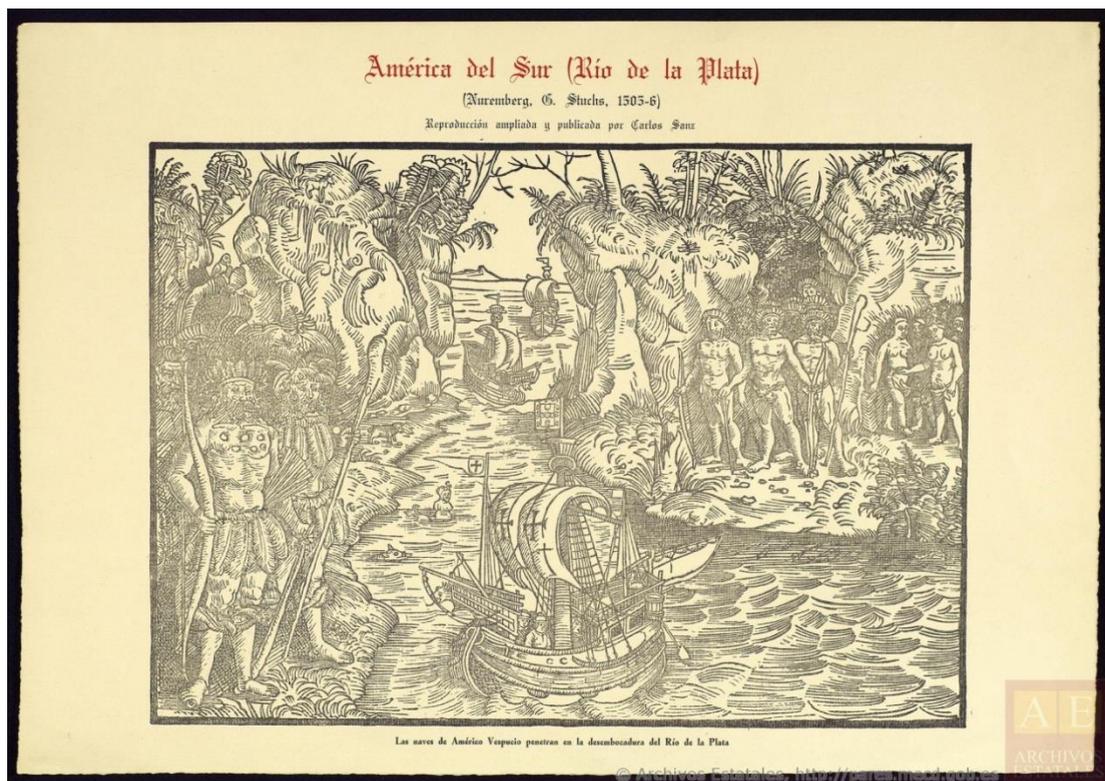
---

<sup>86</sup> Roberto LEVILLIER, "*Américo Vespucio*". Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1966, p. 214, segundo párrafo.

<sup>87</sup> Roberto LEVILLIER, "*América la bien llamada*", tomo 2°, p. 86.



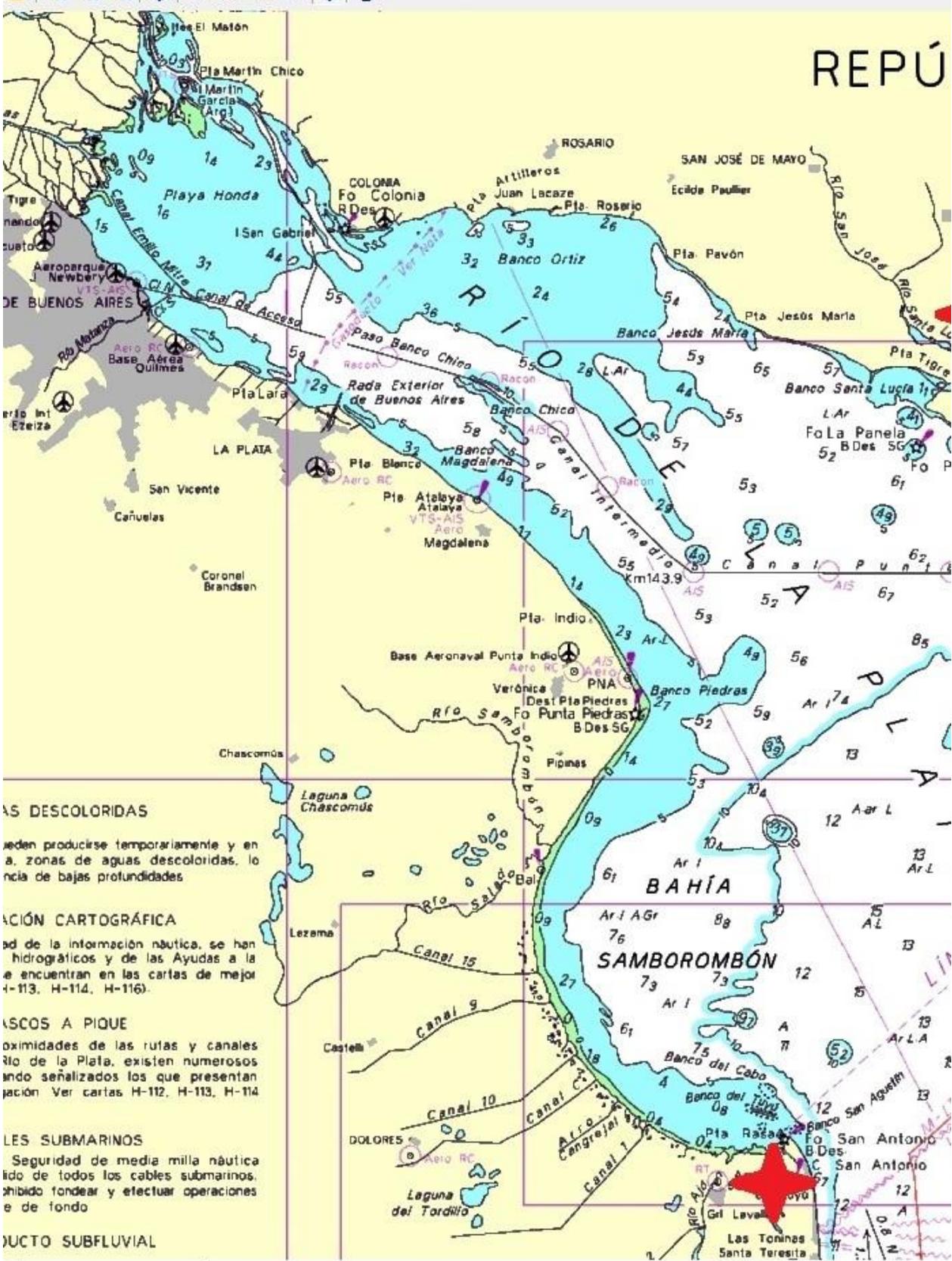
Detalle de la Cosmographia Universalis de 1507 de Martin Waldsemüller



**Grabado de época que reproduce cuando “Las naves de Américo Vespucio penetran en la desembocadura del Río de La Plata”<sup>88</sup>**

**En la doble página siguiente se ilustran los puntos de referencia históricos del Río de la Plata: Cabo Santa María –Uruguay- y Cabo San Antonio – Argentina- y Montevideo, en este detalle de la carta náutica Raster H-1 Acceso al Río de la Plata del Servicio de Hidrografía Naval Argentino.**

<sup>88</sup> Archivo: Archivo General de Indias Signatura: MP-IMPRESOS, 97, búsqueda en: [http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/Control\\_servlet](http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/Control_servlet)



REPÚBLICA

**AGUAS DESCOLORIDAS**

Se pueden producirse temporalmente y en determinadas zonas de aguas descoloridas, lo que ocasiona la presencia de bajas profundidades.

**ACTUALIZACIÓN CARTOGRÁFICA**

En virtud de la información náutica, se han actualizado los hidrográficos y de las Ayudas a la Navegación que se encuentran en las cartas de mejor actualidad (H-113, H-114, H-116).

**PELAGOS A PIQUE**

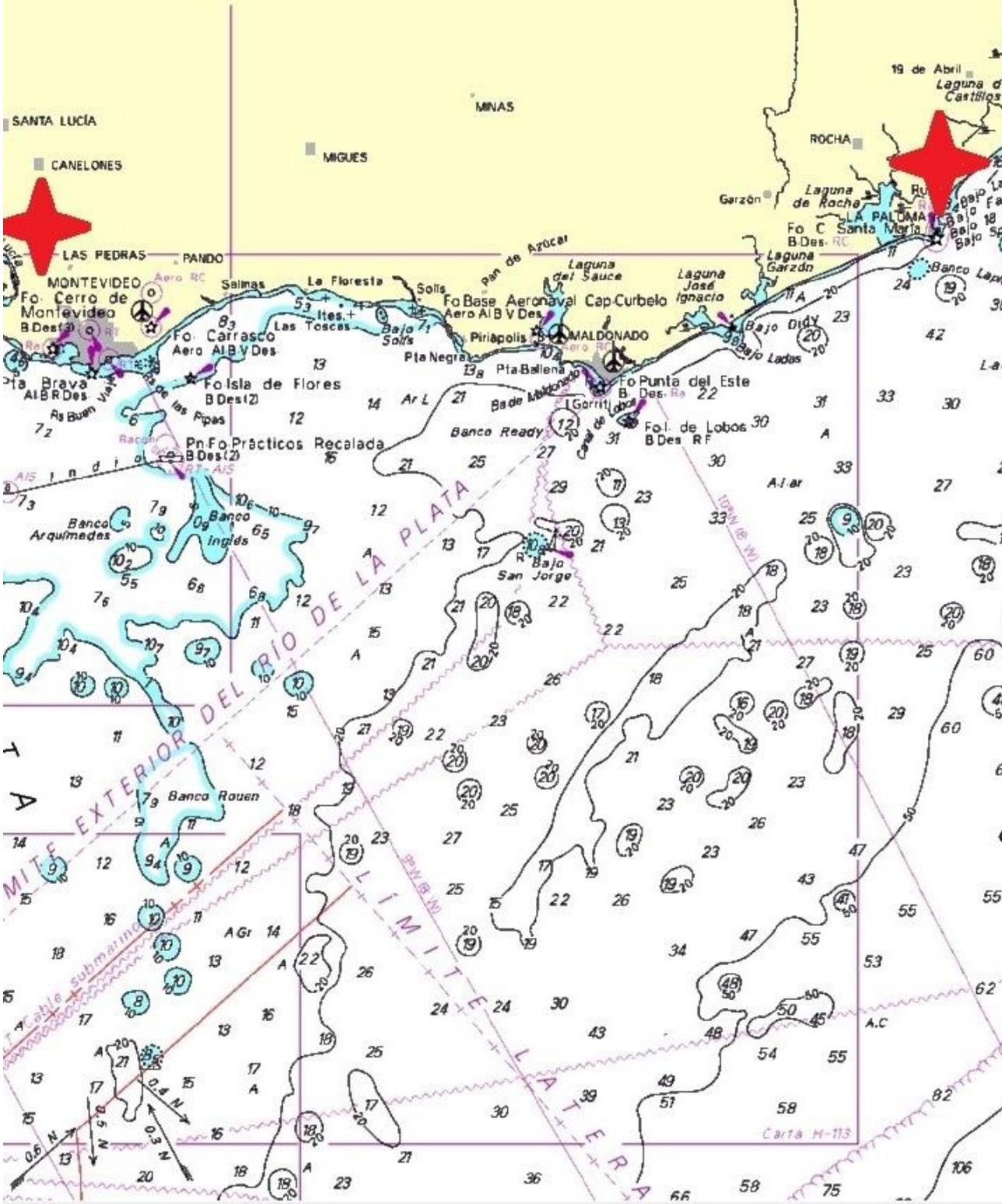
En las proximidades de las ruinas y canales del Río de la Plata, existen numerosos peligros señalizados los que presentan una gran importancia. Ver cartas H-112, H-113, H-114.

**PRESENCIA DE SUBMARINOS**

Seguridad de media milla náutica desde el fondo de todos los cables submarinos, prohibido fondear y efectuar operaciones de fondo.

**CONDUCTO SUBFLUVIAL**

# REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY





**Desembocadura de los ríos Samborombón –al norte- S 35° 43' 01" – O 57° 20' 47" y Salado –al sur- S 35° 44' 44" – O 57° 21' 54" según Open Sea Map.**



colección de viajes de Le Prévost, que consigna en ella “Baie de Saint Brandan”<sup>89</sup>.

Lo cual nos hace pensar que su aparición en la cartografía quizás se deba al bautismo que le dieron marinos franceses que en época más reciente –comienzos del siglo XVIII- comenzaron a navegar estas costas a partir del pacto de familia con Francia, ante la llegada del duque de Anjou, Felipe V, al trono de España en 1700.

El cabo Polonio, en el Uruguay, es otro punto destacable, situado en latitud 34° 24' 18.5" S, longitud 53° 46' 40.1" O. Habría tomado ese nombre, del naufragio de un galeón español llamado o más propiamente apodado “Polonio”<sup>90</sup> el 31 de enero de 1735, no así como podría creerse, de San Apolonio de Roma presbítero romano y mártir cristiano, cuya fiesta se celebra el 10 de abril. Otros, en cambio, afirman que se debió a otro hundimiento, pocos años más tarde, el 31 de enero de 1753. El barco se llamaba Nuestra Señora del Rosario, Señor de San José y las Ánimas<sup>91</sup>.

En la *Cosmographia Universalis* de 1507 de Martin Waldsemüller los últimos accidentes geográficos detallados en el cono sur son: pagus San Pauli, Rio da Refens, Baia Dereis,

---

<sup>89</sup> Eloy Benito RUANO. “*La leyenda de San Borondón. Octava isla Canaria.*” Serie cuadernos colombinos VIII. Publicaciones de la casa – Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad. Valladolid, 1978, pp. 70-71. Hemos encontrado la colección completa, en Gallica, el portal de la Biblioteca Nacional de Francia, dando con la toponimia. Hay un mapa del Río de la Plata en la página 54 del tomo XIV de la obra “*Histoire générale des voyages, ou Nouvelle collection de toutes les relations de voyages par mer et par terre qui ont été publiées jusqu'à présent dans les différentes langues. Tome 14 / ... pour former un système complet d'histoire et de géographie moderne qui représentera l'état actuel de toutes les nations, enrichi de cartes géographiques... figures d'animaux, de végétaux, habits, antiquités, etc.*”, Paris, 21 de noviembre de 1757. Aunque Ruano atribuye su autoría al abate Prevost, que es su traductor, la obra pertenece a Jacques-Philibert Rousselot de Surgy, (1737-17??). Reproducimos dicho mapa donde se consigna: R. de St. Brandan al Río de Samborombón, cuya desembocadura se sitúa en latitud 35° 43' 02.72" N; longitud 57° 20' 47.35" O, al norte del río Salado, en la bahía del mismo nombre que se halla entre punta Piedras y Cabo San Antonio:

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1052175.r=voyage%20prevost?rk=321890;0>.

<sup>90</sup> <https://www.welcomeuruguay.com/cabopolonio/historia.html>

<sup>91</sup> [https://es.wikipedia.org/wiki/Cabo\\_Polonio](https://es.wikipedia.org/wiki/Cabo_Polonio)

Pinachullo Detentio, Rio Jordam, Rio de San Antonio, Punta de San Sebastián, Punta de San Vicente y Río de Cananoru. Es decir que allí ya aparecen Angra dos Reis, Montevideo y el Río de la Plata.

Levillier señala, con razón, que San Sebastián, frente a Ilha Bela, y San Vicente, la isla de de la ciudad de Santos, ambos en el Estado de Sao Pablo, están invertidos en el orden, pues pertenecían a la jurisdicción portuguesa<sup>92</sup>. En la cartografía naval oficial brasileña, Ilha Bela se denomina “Ilha de São Sebastião”<sup>93</sup>.

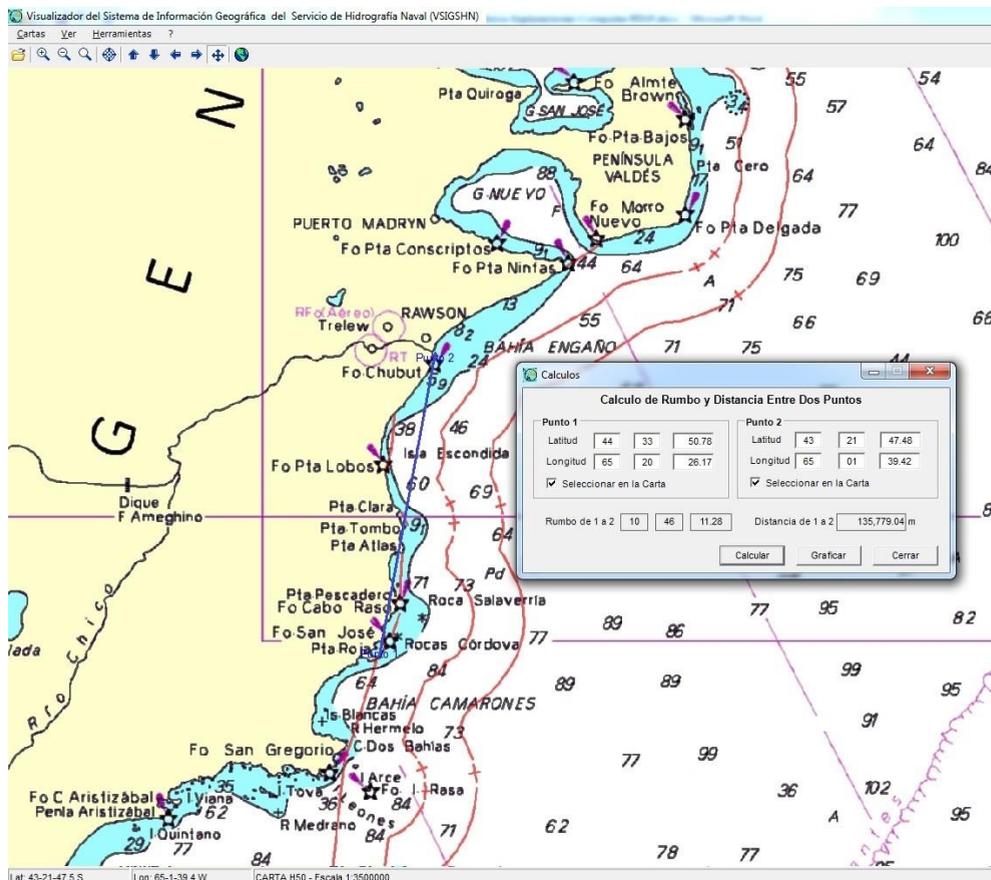
Al demostrar que desde 1536 *Río de la Plata* reemplaza a *Río Jordán* y que es el mismo río, se comprueba la fusión de ambos en el tiempo.

*Cananea* en el Brasil no ofrece dificultad, pues desde su aparición en Kunstmann III en 1515, atraviesa los siglos, inmutable como río, isla o localidad.

---

<sup>92</sup> Roberto LEVILLIER, “*América la bien llamada*”, tomo 2º, p. 25.

<sup>93</sup> Cartas Raster CHM-21070 y CHM-23100.



Es sabido que la actual Bahía Camarones, situada en latitud  $44^{\circ} 42' 45.16''$  S y longitud  $65^{\circ} 33' 19.41''$  O, es la Bahía “Cananor” río.

El minucioso análisis cartográfico efectuado por Roberto Levillier nos ha demostrado que *Cananor* llega a nosotros a través de un cambio similar al de Jordán: se altera su nombre.

Río Cananor no solo figura en los mapas, sino que era conocido de los navegantes. Lo vemos dos veces figurar en  $46^{\circ} 30'$  S, en el diario de abordaje de un capitán de la armada de Camargo en un documento “Relación de la navegación del estrecho de Magallanes

de la banda del Norte”, en el mes de enero del año 1540. El documento fue tomado de la colección Muñoz y publicado anteriormente por el señor Torres de Mendoza en el tomo 5°, p. 561. El editor del Anuario identifica en la nota N° 6 de la página la Bahía Camarones con el Golfo de San Jorge, pero evidentemente se trata de una confusión<sup>94</sup>.

Cornelio de Jode lo inserta en el mapa (reproducido por Levillier) como *Río del Camarón*, colocado al lado de la *Tierra de Marzo*, que desde 1526, acompaña en la cartografía al Río Cananor. En 1590 lo hallamos en Sebastián López por última vez. Aparece en el mapa de Martines, de 1591, publicado por Wieder y en su latitud usual; pero con el nombre de *Río Camarones*, sin saberse por qué Hondius, en 1608, incorpora el Río del Camarón a su mapa, sin marcar tampoco su curso.

H. y M. Jauss colocan en 1610 el Río Camarón como los anteriores cartógrafos, cerca de la Tierra de Marzo, sin señalar su forma. Sanson (Iaillot) parece haber sido en 1650 uno de los primeros cartógrafos en definir el curso del Río Camarones y su extensión.

De l'Isle, el célebre geógrafo francés, publicó en 1703 su mapa titulado *Paraguay y Chile*. En 45° aproximadamente se echa el *Río de los Camarones* en la *Bahía de los Camarones*. Es uno de los primeros casos en que figuran esos dos nombres juntos en un mapa<sup>95</sup>.

Vaugondy en 1749, repite en su mapa, en 45° S. *Río de los Camarones* y *Bahía de los Camarones*, colocado en 44° 50' estaría mejor donde se lee: Río San Jorge.

El mapa de d'Anville, grabado por Santini en 1779, coloca el *Río de los Camarones* por 44° 20' y la *Bahía de los Camarones* por 44° 50'.

---

<sup>94</sup> Anuario Hidrográfico de Chile, Año V, 1879, p. 451, tomado de la colección Torres de Mendoza, sin indicar el tomo (son 42, pero está en el 5°, p. 561). Citado por Roberto Levillier en su “Introducción” de *El Nuevo Mundo de Américo VESPUCCIO*, Editorial Nova. Buenos Aires, 1951, p. 41.

<sup>95</sup> Roberto LEVILLIER, “*América la bien llamada*”, tomo 2°, p. 233.

Dice Roberto Levillier que el río que desemboca en la bahía de San Jorge, sería una mejor identificación del antiguo Cananor, y finaliza diciendo haberse encontrado por última vez en un globo anónimo de París, de 1853: *río de Camarones*<sup>96</sup>.

Pero D'Orbigny coincide en su mapa de 1836, con Juan de la Cruz Cano y Olmedilla. Su "Río de los Camarones" se echa en el mar, en la vecindad de 45° de latitud.

La precisión con que D'Orbigny y Cano y Olmedilla señalan el río es asombrosa para su época. Evidentemente en ese momento habría tenido mayor caudal el río hoy casi desaparecido, puesto que ni siquiera aparece en una publicación analógica, pero especializada, como las cartas H-3 y H-50 del Servicio de Hidrografía Naval de la República Argentina, y la tecnología informática digital nos ha permitido redescubrirlo.

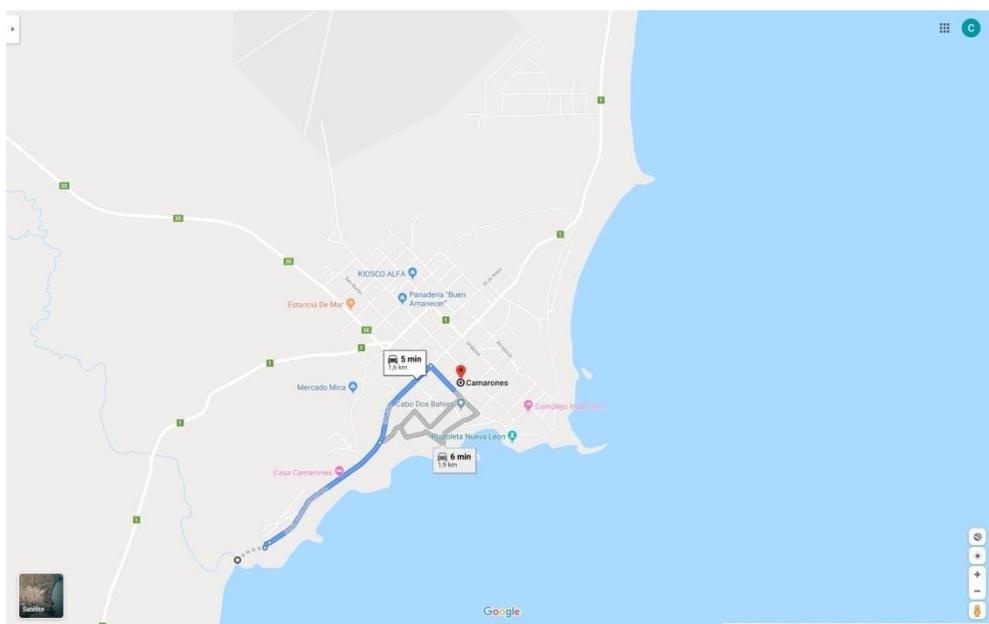
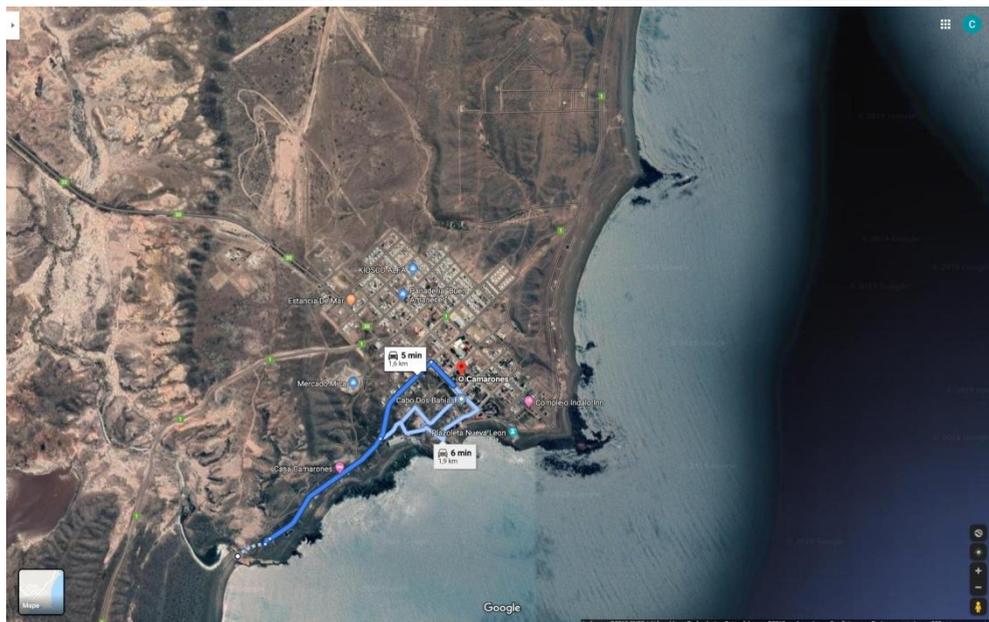
En un mapa convencional o una carta náutica general el río más visible es el Chubut, que se encuentra a 135,799.04 kilómetros en línea recta desde la Punta Roja, extremo norte de la bahía, en un rumbo de 10° 33' 34.38"<sup>97</sup>, entre esta y la península de Valdés, tal como aquí lo ilustra la carta H-50 Servicio de Hidrografía Naval. Sin embargo, la moderna tecnología nos demuestra otra cosa. Y he aquí su aporte en cuanto ratifica los datos de D'Orbigny y Cano y Olmedilla: tanto en Open Sea Map como en Google Maps hemos hallado un curso de agua de muy bajo caudal –seco en algunos sectores, según puede verse en la vista satelital-, que sí desemboca al sur de la localidad de Camarones, exactamente en latitud 44° 48' 27.9" S y longitud 65° 43' 36.2" W. El punto indicado se encuentra entre 1,6 y 1,9 kilómetros del centro de la localidad.

Sin embargo, también podría considerarse se trate del río Salado que desemboca en latitud 44° 37' 17" Sur, longitud 65° 32' 49 Oeste.

---

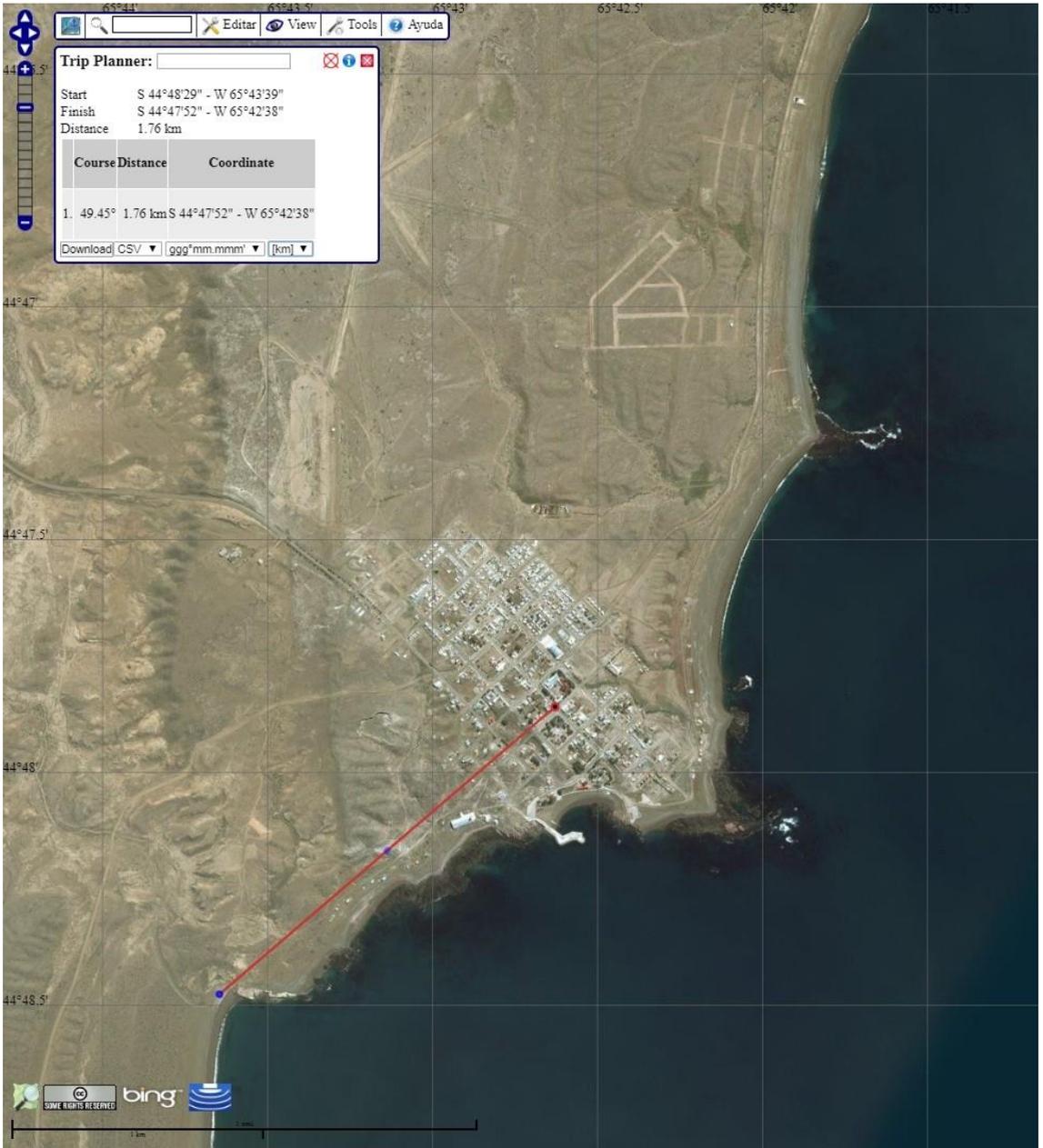
<sup>96</sup> Roberto LEVILLIER, "*América la bien llamada*", tomo 2°, p. 235.

<sup>97</sup> Cartas SHN H-50 y H-3. Roberto LEVILLIER dedica varias páginas a este accidente geográfico en "*América la bien llamada*", Tomo II, Editorial Guillermo Kraft Ltd., Buenos Aires, 1948, pp. 233-240.



Ciudad de Camarones, provincia del Chubut, Argentina en Google Maps, que indica, en vista de mapa un curso de agua continuo y en vista satelital el cauce en algunos tramos seco, el cual desemboca en la bahía del mismo nombre<sup>98</sup>

<sup>98</sup> Google Maps: [vista de mapa](#) y [vista satelital](#).



**Ciudad de Camarones en vista aérea de Open Sea Map, indicando la distancia de 1,76 kilómetros en línea recta desde el centro hasta el cauce seco que correspondería al antiguo curso de agua.**