

2. La expedición portuguesa de 1511-1512.

El trabajo del aviador, escritor, investigador e historiador uruguayo Rolando Laguarda Trías, coronel de aviación, sobre una expedición portuguesa en 1511-1512⁹⁹, resulta esclarecedor para reconstruir la historia del descubrimiento y exploración del estuario del Plata. Esta expedición es conocida por los especialistas, pero tan poco divulgada que es prácticamente desconocida para el público en general.

Su principal fuente directa es una carta que reproduce, sobre la cual Laguarda Trías advierte que, si bien ha sido publicada previamente, refiere que no ha sido lo suficientemente estudiada. Primeramente, cita una fuente directa de fines del siglo XVI como Antonio Herrera y Tordesillas (1548-1626), cronista mayor de Indias (1596) y de Castilla (1598), que da noticia sobre la prisión de once portugueses en las Antillas, por violación de los límites establecidos por el Tratado de Tordesillas, y de los siete castellanos naufragos de la carabela de la expedición de Juan Díaz de Solís, que naufragaron frente a Santa Catalina y fueron presos en la Bahía de los (Santos) Inocentes. Pero de los portugueses no da mayores precisiones, ni cuenta de cómo y ni en qué circunstancias fueron a parar allí¹⁰⁰. También informa que Enrique de Gandía y otros historiadores, como José Toribio Medina, de quien Gandía era amigo y a ambos quienes cita, dan cuenta del caso¹⁰¹. Pero estos dos consagrados indianistas, ya brindan precisión sobre la documentación oficial del caso, que ambos consultaron en el Archivo General de Indias.

⁹⁹ Rolando LAGUARDA TRÍAS. El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512. Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa, 1978.

¹⁰⁰ Antonio de HERRERA Y TORDESILLAS. Década II, libro II, capítulo VIII, p. 35, columna izquierda, Madrid, 1726. Década I, libro X, capítulo X, p. 282, columna derecha, p. 283, columna izquierda, Madrid, 1726.

¹⁰¹ Enrique DE GANDÍA. “Antecedentes diplomáticos de las expediciones de Juan Díaz de Solís, Sebastián Caboto y don Pedro de Mendoza”, capítulo VIII, pp. 43-52. Buenos Aires, 1935.

Gandía nos demuestra documentalmente en su obra las operaciones de espionaje que se producían entre estos dos reinos, que prácticamente monopolizaban la navegación del Mar Occéano, o sea el océano Atlántico.

Un extracto de la carta de Esteban Froes del 30 de julio de 1514 desde su prisión en la ciudad de Santo Domingo, fue publicada junto con algunos documentos acerca de las navegaciones y conquistas portuguesas publicados por orden del gobierno de la entonces corona portuguesa su majestad fidelísima, con motivo del cuarto centenario del Descubrimiento de América¹⁰². Capistrano de Abreu la publica completa en portugués, su idioma original¹⁰³. Pero no habiendo sido suficientemente estudiado dicho documento, tal como nos lo advirtiera el investigador uruguayo, en el capítulo VI de su obra lo publica íntegro en su idioma original y traducido al castellano¹⁰⁴.

Tanto Medina como Gandía publicaron la real cédula del rey don Fernando dirigida a don Diego Colón y a los oficiales reales de la Audiencia de La Española de fecha 10 de febrero de 1515, comunicándoles –en respuesta a una nota anterior- que debía enviarse a los portugueses presos allí a Sevilla para resolver su juicio ante la Casa de Contratación¹⁰⁵. A su vez, también publican ambos, la Real Cédula a la Contratación sobre varios asuntos y los once portugueses presos en San Juan de Puerto Rico. Se ordena junta de pilotos¹⁰⁶.

¹⁰² “Algunos documentos del Archivo Nacional da Torre do Tombo”, Lisboa, 1892, pp. 361-362.

¹⁰³ Capistrano DE ABREU. [O Descobrimiento do Brasil](#). Edição da Sociedade Capistrano de Abreu Anuario do Brasil, 1929, pp. 91-95. Damião PERES en Historia dos Descobrimentos Portugueses, reproduce la primera y última página del manuscrito en las páginas 266-267. Portugalense editora, Porto, 1943.

¹⁰⁴ Rolando LAGUARDA TRÍAS. El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512. Lisboa, 1978, pp. 71-85.

¹⁰⁵ Enrique DE GANDÍA. “Antecedentes diplomáticos...” pp. 43-44, nota 50 y José Toribio MEDINA, “Juan Díaz de Solís”, Tomo 1, Santiago de Chile, 1897, pp. 307-309, nota 7.

¹⁰⁶ Enrique DE GANDÍA. “Antecedentes diplomáticos...” Apéndice Documento IV, pp. 123-124, AGI 139-1-5 Legajo 5, folio 235. José Toribio Medina, ídem nota 102.

Laguarda Trías, con toda verosimilitud, atribuye a esa expedición el bautismo de Isla de Flores, situada frente al Arroyo Carrasco, al lado de Montevideo¹⁰⁷, en reconocimiento a su jefe, Esteban Flores o Froes, de la cual no han quedado pruebas fehacientes, pero sí indicios vehementes que publicó en su trabajo.

Dos de ellos citados por Laguarda Trías. Los dichos del Piloto Caravallo, sobre tres Cerros que parecían Islas y eran el Cabo de Santa María, que sabía por relación de Juan de Lisboa, piloto portugués, que había estado en él¹⁰⁸. Por su parte, Gaspar Correia atribuye el descubrimiento del cabo al mismo Juan de Lisboa en 1514¹⁰⁹, certificándolo en su Tratado do Agulha de Marear contenido en su obra Libro de Marinería¹¹⁰, con latitudes de la costa oriental de América del Sur, y señala la del Cabo Santa María en 35° Sur¹¹¹.

En efecto, desde los tempranos cronistas como Antonio Herrera y Tordesillas, hasta los historiadores contemporáneos como Francisco Adolfo Varnhagen, no advirtieron que la expedición capitaneada por Diego Ribeiro, y luego de la muerte de este a manos de los indígenas¹¹², a cargo de Esteban Flores, se hizo presente en el Río de la Plata. Capistrano de Abreu no se pronuncia al respecto, pero publica íntegro el texto del documento.

¹⁰⁷ La Isla de Flores tiene una longitud de 1.660 metros entre sus extremos noreste S 34° 56' 10"– O 55° 55' 13" y sudoeste S 34° 56' 49"–O 55°55' 60", el primero de los cuales se halla a una distancia de 11,25 kilómetros del Arroyo Carrasco, en un curso de 305°.

¹⁰⁸ Antonio DE HERRERA Y TORDESILLAS. Década II, libro IX, capítulo X, p. 230, columna izquierda. Madrid, 1726. Hay una nota marginal que reza “Reconoce el Cabo de Santa María”, citado por Francisco Adolfo DE VARNHAGEN en Historia Geral do Brazil, p. 30, nota 3, Tomo 1, Río de Janeiro, 1984.

¹⁰⁹ Gaspar CORREIA. Lendas da Índia, tomo II. Lisboa, 1860, p. 268.

¹¹⁰ João DE LISBOA. Livro de Marinharia. Manuscrito de 1560 en el Archivo Nacional Torre de Tombo <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=4162625>, citado por Francisco Adolfo VARNHAGEN en Historia Geral do Brazil en la nota 20 de la pág. 31, pág. 436, Tomo 1, Río de Janeiro, 1984.

¹¹¹ El cabo de Santa María se halla situado en latitud 34°40' 08.4" S, longitud 54° 09' 16.6" O.

¹¹² LAGUARDA TRÍAS, p. 79; DAMIÃO PERES, p. 204.

¿Cómo lo averiguaron las autoridades españolas en la Isla de Santo Domingo? De la traducción publicada por Laguarda Trías (pp. 75-79) se deduce fácilmente, en el primer párrafo

“...Así es que salió el alcalde mayor Marcos de Aguilar con un decreto en que antes que nada mandaba que mícer Francisco Corço y Pedro Corço, el que acá estuvo, fuesen sometidos a tormento sin perjuicio de lo probado contra nosotros por el promotor de justicia, de cuyo decreto apelamos a los jueces de su alteza, los cuales, señor, confirmaron la sentencia del alcalde mayor, y este los sometió a tormento de agua y cuerdas, y les preguntaba en dicho tormento si venían de Portugal con intención de entrar en tierras del rey de Castilla, no obstante lo cual siempre dijeron que no y que venían a descubrir tierras nuevas de vuestra alteza como lo habían dicho en sus interrogatorios y nada más dijeron:...”

Pero ¿con qué fundamento aplicaron el tormento? Porque si el único es que la nave portuguesa estuviera de arribada forzosa, lo cual podía ser común dadas las condiciones de navegación de la época, entonces cabía aplicárselo a todos los navegantes portugueses, y sabemos que no era esto lo que sucedía. Nosotros creemos que las autoridades españolas tuvieron una prueba o fundamento adicional más que las meras declaraciones de los marinos, y que esta debía ser el libro de bitácora de la nave. Porque de lo contrario ¿cómo podían saber por dónde habían estado?

Entonces las autoridades españolas entendían que se había violado una norma sancionada por los Reyes católicos don Fernando y doña Isabel en Granada, el 3 de septiembre de 1501; y nuevamente, pero ya mucho tiempo después de estos hechos, por el emperador Don Carlos en Granada el 17 de noviembre de 1526, y el rey don Felipe en la Ordenanza V de Poblaciones de 1573:

“Ordenamos y mandamos que ninguno de nuestros súbditos y vasallos de estos Reynos y Señoríos, ni otros cualesquier extranjeros de ellos sean osados de ir sin nuestra especial licencia y mandato a descubrir por el Mar Oceano ninguna Provincia de la Tierra Firme a las nuestras Indias, e Islas adyacentes, descubiertas y por descubrir, pena de que el que contraviniere, sin otra sentencia y declaración, haya perdido o pierda el Navío o Navíos, bastimentos, armas, pertrechos, y otras cualesquier cosas, que llevare. Todo lo cual

aplicamos desde ahora, y habemos por aplicado á nuestra Cámara y Fisco y en cuanto á las demás penas se guarde la ley 4ª del título antecedente”¹¹³

Si bien el fundamento de esta norma fueron las Bulas de donación emitidas por el Papa entre mayo y octubre de 1493 y en el Tratado de Tordesillas de 1494, que nunca fijó oficialmente la línea de demarcación, su motivación fue bien distinta.

Esta fue una expedición comercial clandestina de dos carabelas sobre las que nos hablan Medina primero y de Gandía después¹¹⁴. Como el hecho llegó a conocimiento de las autoridades españolas, estas encarcelaron a los armadores, secuestrándoles sus bienes, y despacharon unas naves en búsqueda de las carabelas: “Sábese que una de éstas fue la que dos vecinos de Sevilla llamados Francisco Rivarol y Juan Sánchez de Mercadería despacharon en dos carabelas desde el puerto de Sanlúcar en los comienzos de 1501, y en cuyo seguimiento se proponían los reyes enviar un navío y dos de aquellas naves, después de ordenar meter en la cárcel y secuestrarles sus bienes a los armadores¹¹⁵ sin que por hoy se sepa la suerte que corriera la armadilla de los sevillanos ni la que se ordena aprestar en su seguimiento, si es que llegó á salir. Lo cierto es que, sin duda, en vista de este hecho, y acaso de otros de la misma naturaleza, los reyes se vieron en el caso de reiterar, en 3 de Septiembre de aquel año, la prohibición establecida de antiguo de que «ninguna persona o personas fuesen osados de ir sin licencia é

¹¹³ Transcripción de la *Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias de 1680, Libro 4º, título Segundo “De los Descubrimientos por Mar”*, donde fue incorporada en la ley 1ª, Tomo 2 de las ediciones de 1681 y 1774. Reproducida íntegramente de su original en la Colección CODOIN-Indias o Torres de Mendoza, tomo XXX, pp. 523-525. Reproducida por Enrique de Gandía en “Antecedentes diplomáticos...” pp. 19-20, nota 14.

¹¹⁴ José Toribio MEDINA en “Juan Díaz de Solís”, tomo 1, p. LXXIX; y Enrique de Gandía en “Antecedentes diplomáticos...” p. 18, citando al anterior en la nota 13.

¹¹⁵ Constan estos hechos de la real cédula de 4 de Febrero de 1501, publicada por Torres de Mendoza tomo XXXVIII, p. 464.

mandado a descubrir por el dicho Mar Océano nin á las islas é tierra firme que en dicho mar son descubiertas»¹¹⁶”.

Si bien Medina y Gandía son quienes más se acercaron a la verdad de los hechos, quien se dio cuenta que el destino de este viaje fue el Río de la Plata fue Laguarda Trías.

3. Juan Díaz de Solís.

En Burgos el 23 de marzo de 1508 Juan Díaz de Solís firmó su primera capitulación con el rey don Fernando el Católico¹¹⁷ y el 24 de noviembre de 1514 concertó para descubrir por las espaldas de Castilla del Oro y de allí en adelante¹¹⁸.

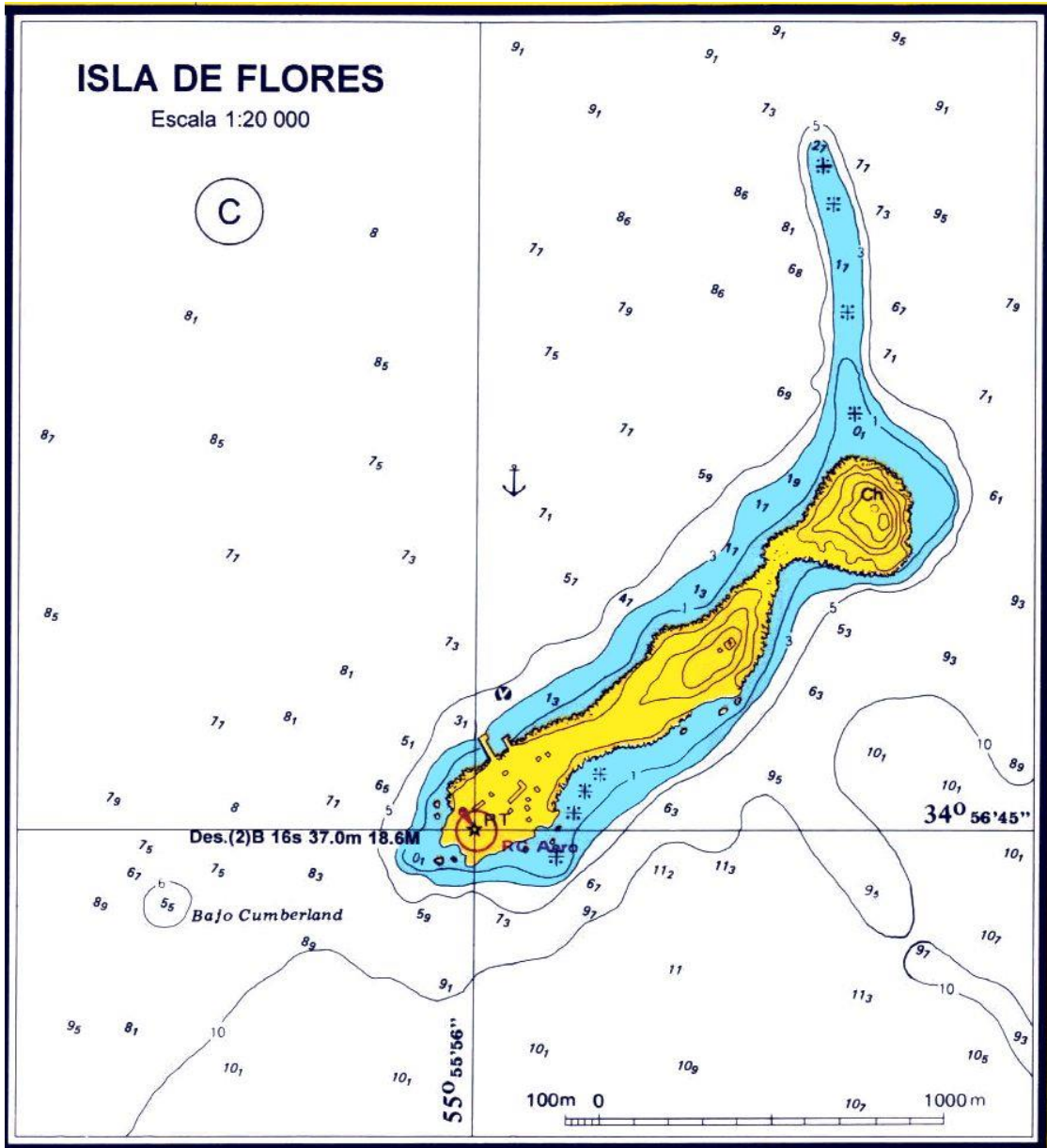
El 8 de octubre de 1515 partió desde el fondeadero de Bonanza, a 3,5 kilómetros al norte de San Lúcar de Barrameda, Cádiz¹¹⁹. Regresó los primeros días de septiembre de 1516.

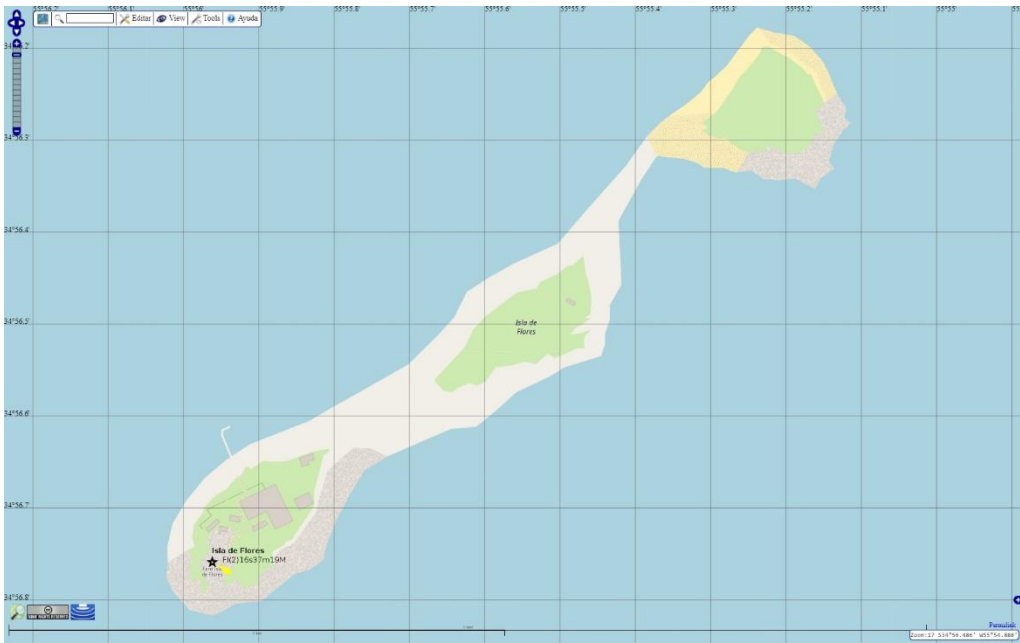
¹¹⁶ Real cédula publicada en la citada Colección CODOIN-Indias o Torres de Mendoza, tomo XXX, p. 523. Medina nos dice “... la prohibición establecida de antiguo...”, pero hasta ahora, ni siquiera en obras especializadas en Historia del Derecho Marítimo hemos hallado otro antecedente de esta cédula de 1501.

¹¹⁷ Colección de documentos inéditos del Archivo de Indias, tomo 22, Madrid, 1874, pp. 5-12.

¹¹⁸ Martín FERNÁNDEZ NAVARRETE. “Colección de viajes y descubrimientos que por mar hicieron los españoles”, tomo 3º pp. 134-136. Documento Número XXXV, ver apéndice documental nº III.

¹¹⁹ Eduardo MADERO, “Historia...”. Descubrimiento del Plata, Viaje de 1515 a 1516, ed. 1892, p. 17, ed. 1902, p. 44. El fondeadero de Bonanza, donde actualmente hay un muelle y un faro, se encuentra en latitud 36° 48' 11.7" N; longitud 6°20'13.0" O: [Google Maps](#). José Toribio MEDINA en “Juan Díaz de Solís. Estudio histórico”, p. CCXLIX, nota 27, dice que salió: “En realidad, de Bonanza, barra del Guadalquivir, pero es evidente que, dada la proximidad de Lepe, pasara Díaz de Solís por su puerto ese mismo día”. Esto no es posible, porque Bonanza se encuentra en línea recta, atravesando el mar, a 92,82 km. de Lepe, pero a 199 km. por carretera, en los que se tardarían 10 horas y 14 minutos en bicicleta, algo similar a lo que en aquella época podría tardar un caballo.





Gonzalo Fernández de Oviedo trata el tema en *Historia General y Natural de las Indias*, libro XXIII, capítulo I¹²⁰.

Antonio Herrera y Tordesillas en sus “*Décadas*”, quien parece haber utilizado un extracto del diario de navegación de la armada de Solís, que nunca fue hallado¹²¹, y en base a esta obra y la de Eduardo Madero, hacemos el análisis de dicha derrota.

Francisco López de Gómara en “*Historia General de las Indias*” le dedica el comienzo del capítulo LXXXIX¹²² y afirma que Solís lo descubrió en un viaje que hizo por cuenta propia en el año de 1512, desde el cabo San Agustín, y que ese fue el fundamento de la capitulación firmada con Fernando el católico.

En esa expedición de tres naves, una de sesenta toneles y dos de treinta, fue como maestre de una de las más pequeñas el marino Diego García de Moguer, quien diez años más tarde armó su propia expedición al Río de la Plata, donde se cruzó con Sebastián Caboto¹²³.

Desde allí alcanzó el puerto de Santa Cruz de Tenerife en las Islas Canarias, hasta donde hay una distancia de 1311,9 kilómetros en línea recta, según Open Sea Map.

“Salió de allí (Tenerife) en demanda de Cabo Frío, que está en 22 grados y medio de... la equinoccial” (22° 30' S), es decir del Ecuador. Con mayor exactitud, propia de nuestro conocimiento actual, precisamos que Cabo Frío, a 118,78 km. al noreste de Río de Janeiro, se encuentra en 22° 59' 51.86" de latitud sur y 42° 00' 47.54" de longitud oeste.

¹²⁰ 2ª parte, tomo 1, volumen 2, Real Academia de la Historia, Madrid, 1852, pp. 167-168.

¹²¹ Antonio HERRERA Y TORDESILLAS. *Década 2ª, Libro I, capítulo VII*. En la oficina real de Nicolás Rodríguez Franco, Madrid, 1726, pp. 10-12.

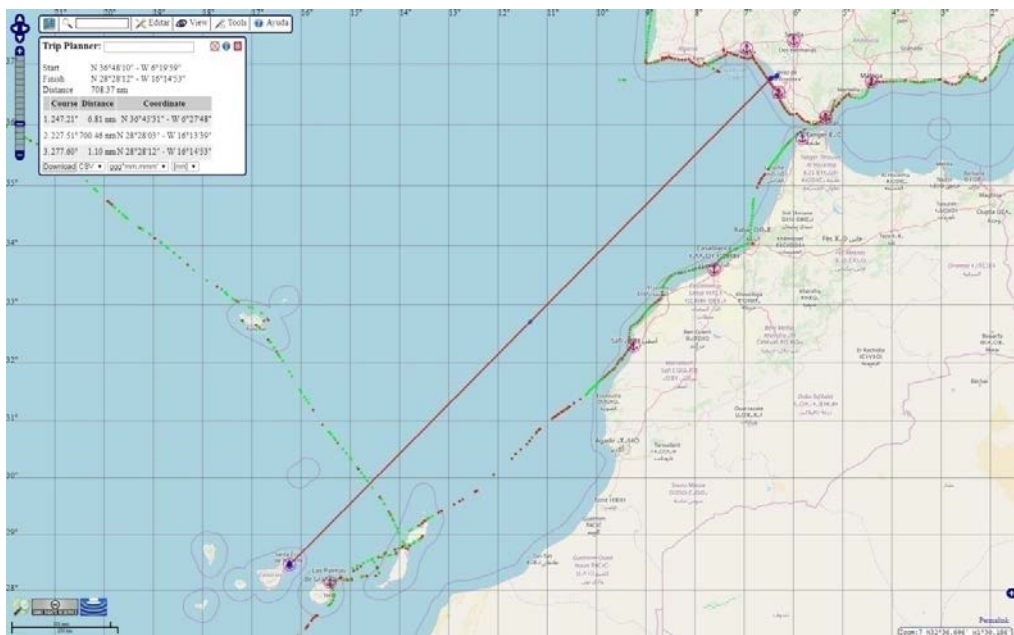
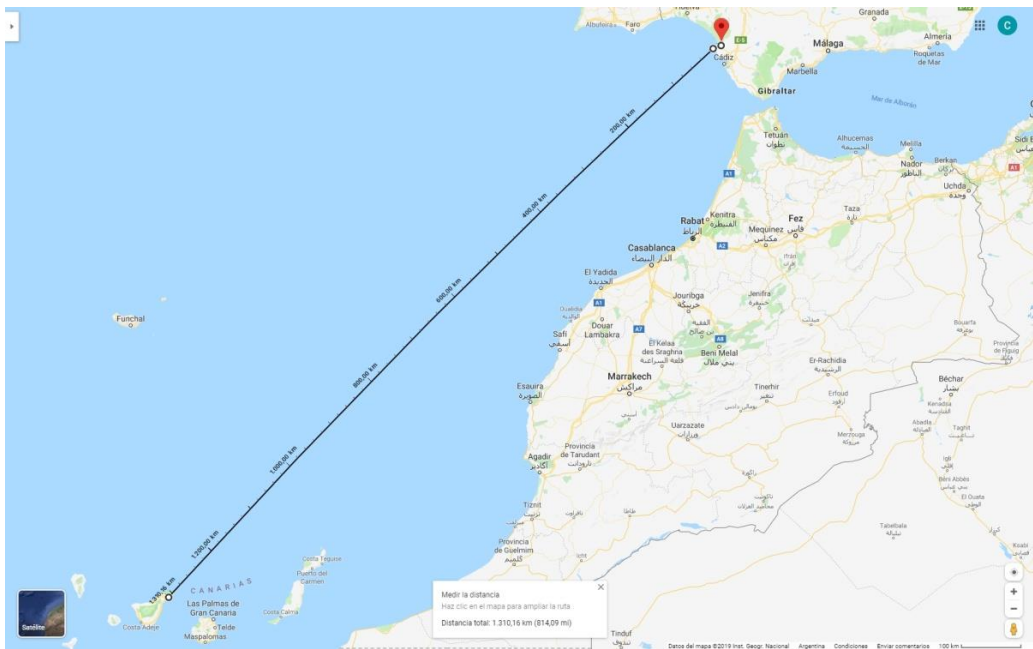
¹²² Calpe, Madrid, tomo 1, 1922, p. 208-209.

¹²³ José Toribio MEDINA, *Los viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata*. Estudio histórico, Santiago de Chile, 1908, p. 24.

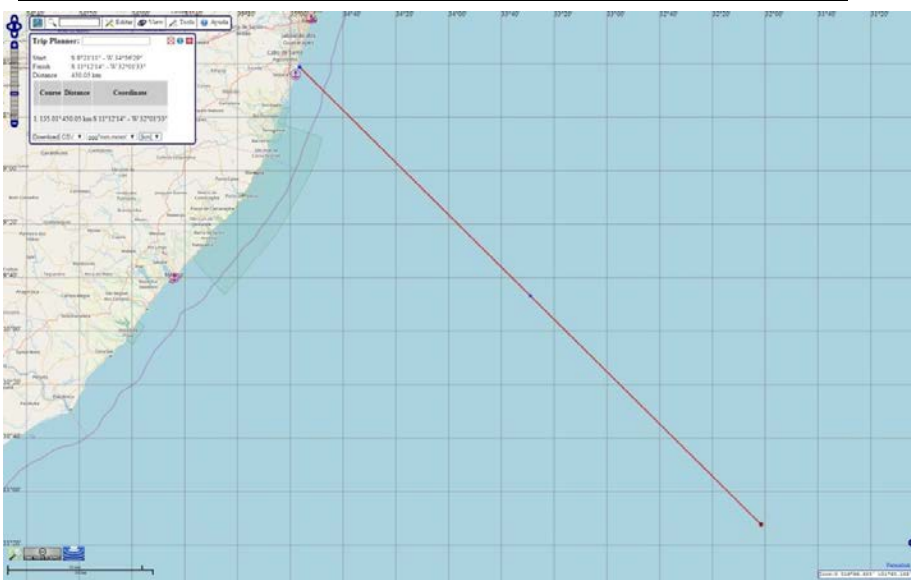


Playa y Faro de Bonanza, San Lúcar de Barrameda¹²⁴

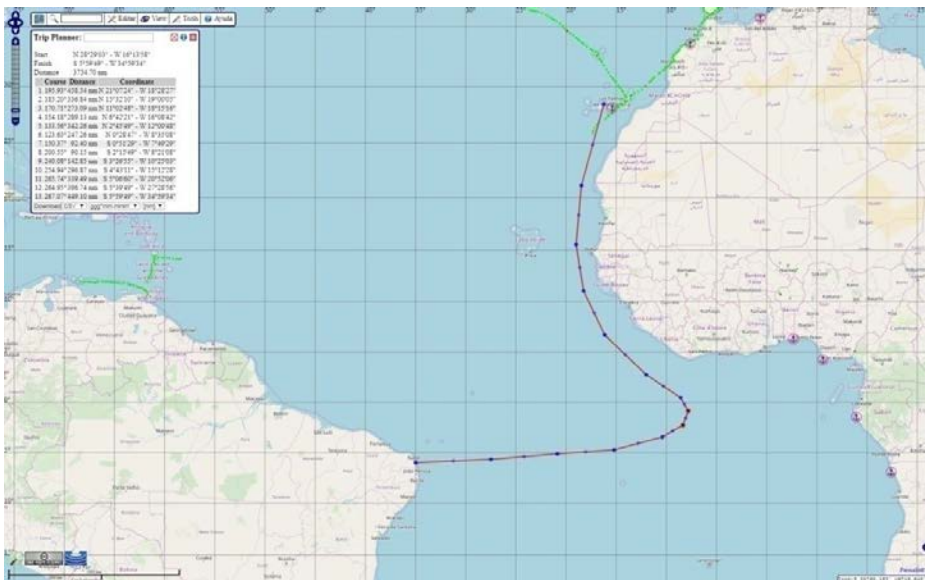
¹²⁴ Google Maps: [Faro de Bonanza](#), San Lúcar de Barrameda.



Trayecto Bonanza, San Lúcar de Barrameda-Santa Cruz de Tenerife en Google Maps y Open Sea Map.



Expresión gráfica en Open Sea Map del punto en el que debía caer la flota de Juan Díaz de Solís en el viaje de 1516, a 450 kilómetros al sudeste del Cabo San Agustín y donde cayó realmente, en la costa del Cabo San Roque, a los 6° de latitud Sur.



Curso ideal de la expedición de Juan Díaz de Solís para el trayecto Islas Canarias-Cabo Frío, Brasil, en Open Sea Map.

Aunque el destino era Cabo Frío, los vientos alisios del hemisferio sur arrojaron la flota hacia el noroeste y, siguiendo al cronista Antonio Herrera y Tordesillas “vio la costa de [cabo] San Roque en seis grados, navegando al sur, cuarta del sudeste”, es decir con un rumbo de 225°, y los Pilotos decían que iban á barlovento del Cabo de San Agustín á noventa Leguas, y eran tantas las corrientes, que iban al Oeste, que los echaron a Sotavento del Cabo de San Agustín dos grados, el cual está en 8 grados y un cuarto (8° 15' S), de la otra parte de la Equinoccial, por la cuenta que hicieron en esta Navegación. Y cuatro grados antes de llegar á la Línea Equinoccial de la banda del Norte (Latitud Norte de la línea del Ecuador), perdieron las guardas y pasados otros tantos de la banda del Sur, les pareció que descubrían las guardas del sur, diciendo que eran dos nubecitas blancas (se refiere a las nebulosas del firmamento nocturno y las estrellas del Polo Sur, que Vespucio “sabía a través del Dante” que son cuatro). Pero en esto se engañaron, porque estas nubes aparecen y desaparecen en un mismo lugar, según la calidad del Aire que corre.

Y del Cabo Frío al Cabo de San Agustín hallaron trece grados y tres cuartos (13° 45' S) y estaba tan bajo el Cabo Frío, que no le pudieron reconocer sino por la altura.

Por nuestra parte determinamos que, si vieron la costa, no podían estar más lejos de ella que a trece kilómetros (13 km.), por ser la línea del horizonte, y la altura de los seis grados de latitud sur 6° 00' 00" S se encuentra en un punto entre Cajueiro de Pirangi y la barra de Tabatinga, según Open Sea Map.

Según los pilotos, deberían haber caído a noventa leguas o 450 kilómetros a barlovento del Cabo de San Agustín, rojizos barrancos, coronados por grupos de cocoteros. Como los vientos alisios del hemisferio sur soplan entre los 315° y 335° grados y las corrientes que iban al Oeste los echaron a sotavento, estimamos que el punto al que estimaban caer era latitud 11° 15' 27.84" Sur y longitud 32° 02' 32.03" Oeste, pero cayeron en la costa del cabo San Roque, de monótonas é inhospitalarias dunas de blanca arena

cubiertas de jaras y zarzales, que también conocía Solís, según lo describe el ingeniero Eduardo Madero¹²⁵.

“Llegaron al Rio de Genero, en la Costa del Brasil, que hallaron en veintidós grados y un tercio (22° 20' S) de la Equinoccial al Sur: y desde este Rio, halla el Cabo de Navidad, es Costa de Nordeste-Sudoeste, y la hallaron Tierra baja, que sale bien a la Mar: Según Madero, salieron de Río de Janeiro hacia fines de diciembre de ese año, y el cabo por el que antes pasó, Antonio de Herrera llama “de Navidad” y debe haber sido el día 25, sería la actual Ponta dos Castelhanos¹²⁶. Esta punta, situada en latitud 20° 50' 27.54" S, longitud 40° 37' 35.06" O, se encuentra a 70,139.42 km. de la ciudad de Vitoria en un rumbo de 213° 36' 2.47" y no debe confundirse con otra punta de igual nombre, que se encuentra después de Río de Janeiro, en el extremo oriente de la Ilha Grande, en latitud 23° 10' 01.0" S; longitud 44° 05' 27.3" O.

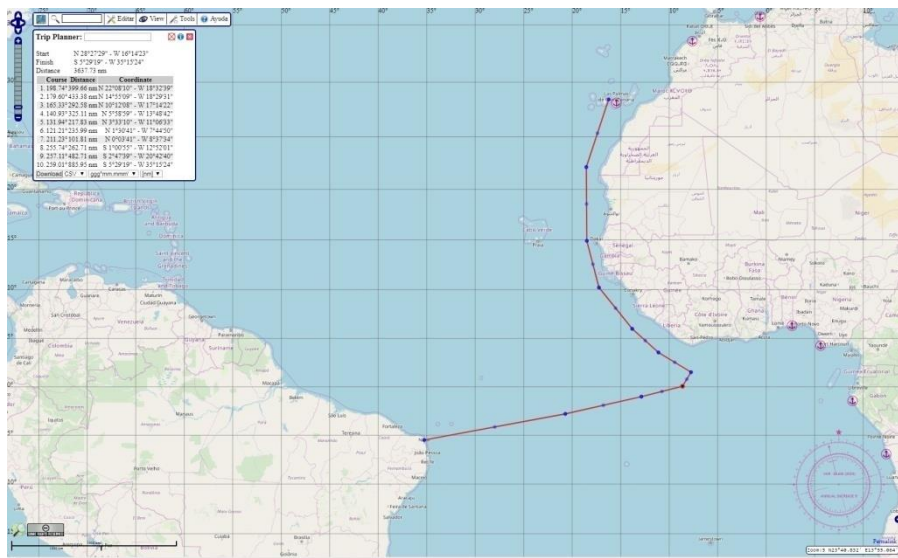
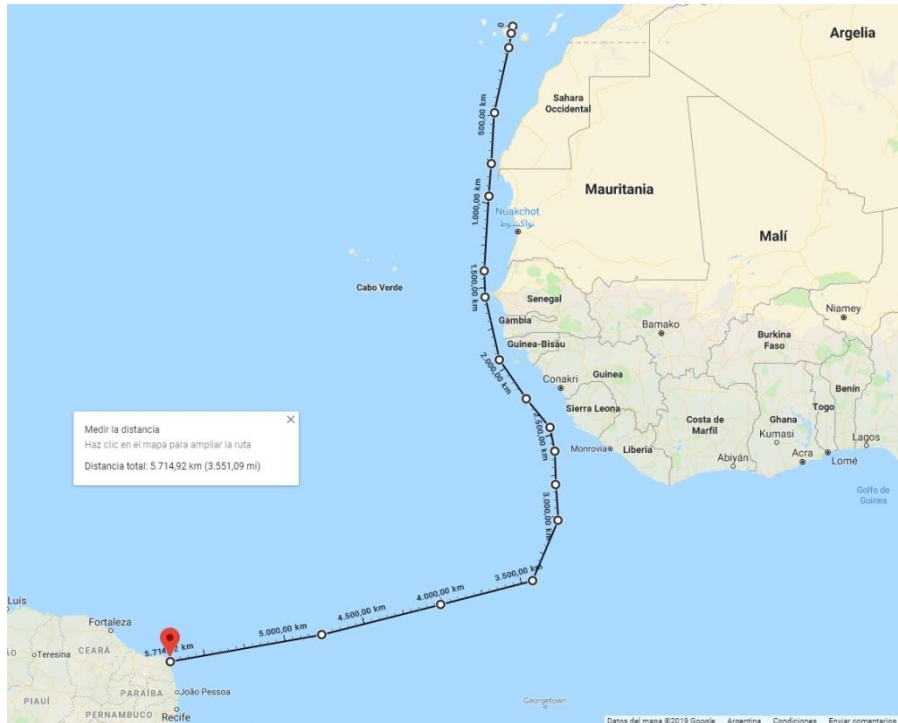
No pararon hasta el Rio de los Inocentes, que está en 23 Grados y un cuarto (23° 15' S)¹²⁷: fueron luego en demanda del Cabo de la Cananea¹²⁸, que está en 25 Grados escasos.

¹²⁵ Eduardo MADERO, “*Historia...* ed. 1892, p. 20, párrafos 2° y 3°.

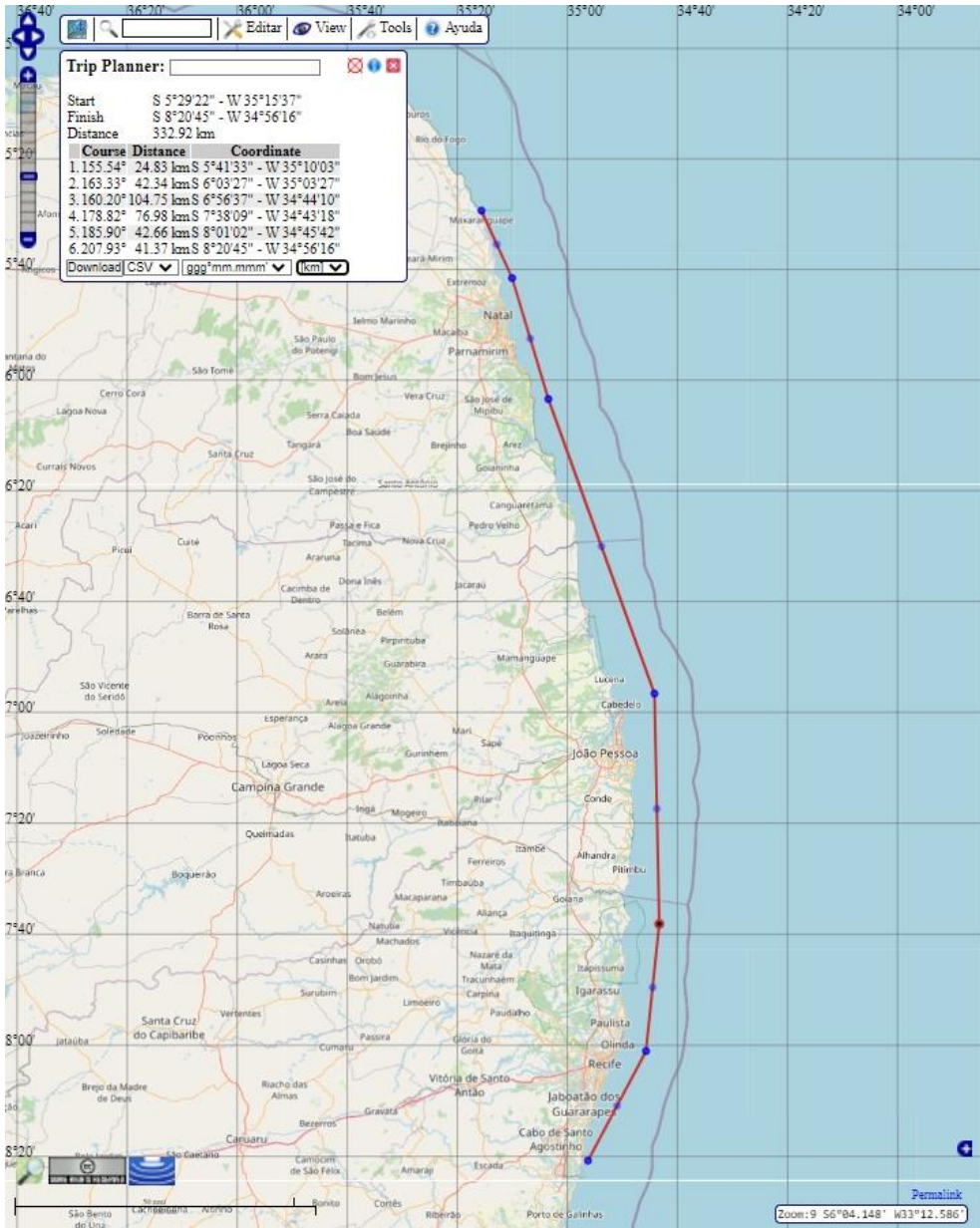
¹²⁶ Eduardo MADERO, “*Historia...* ed. 1902, p. 48, nota 59.

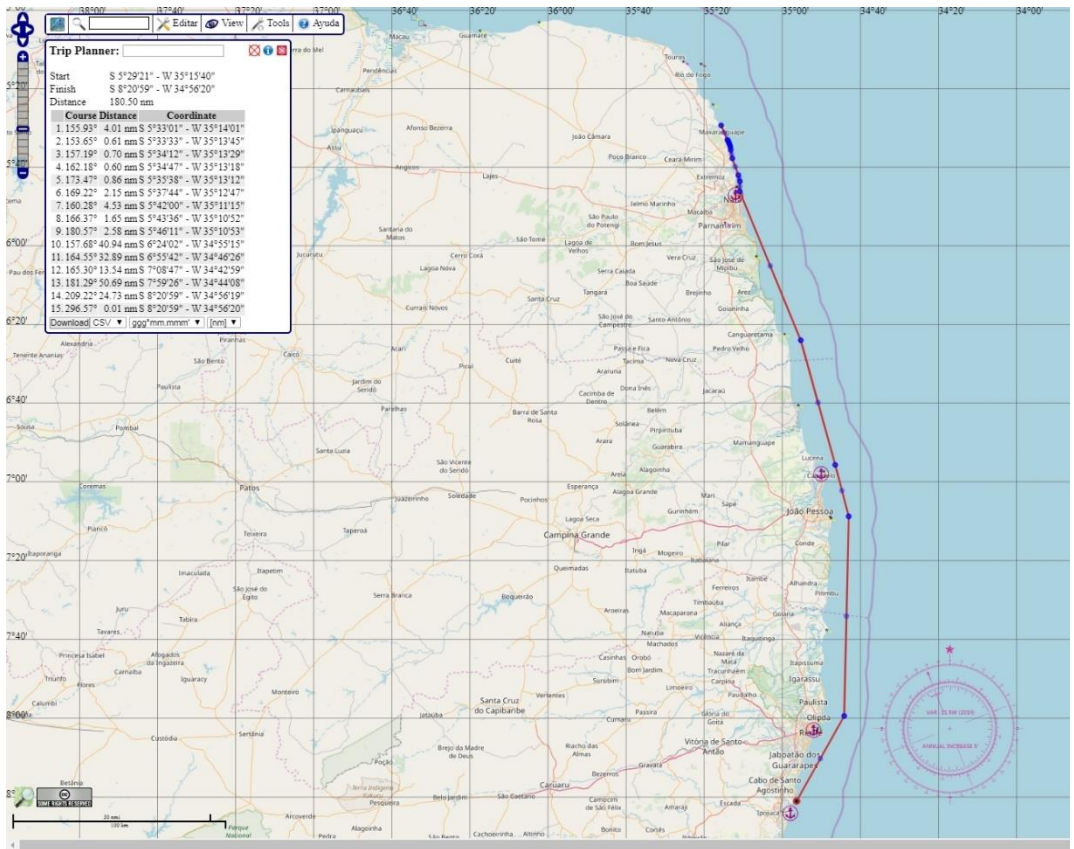
¹²⁷ El único accidente en 23° 15' S es la Isla Grande (Ilha Bela), puesto que la Bahía de (los) Santos (Inocentes) y puerto de San Vicente se hallan entre los 23° 55' y 24° S.

¹²⁸ No podría haber sido más preciso: la Cananea está entre latitud 25° y 25° 5' S.



Derrotas posibles realizada desde Tenerife –Islas Canarias- hasta Cabo San Roque en Google Maps y Open Sea Maps.





El cabo San Agustín se encuentra al sur del cabo San Roque, aproximadamente a 332,92 km. según Open Sea Maps, bordeando la costa del Brasil.

Luego fueron en demanda del Cabo de la Cananea, que está en 25° grados escasos, y aquí tomaron la derrota para la Isla, que dijeron de la Plata –en realidad Santa Catalina-, haciendo el camino del Sudeste, y surgieron en una Tierra, que está en 27 (la latitud exacta del puerto, tomada en el fuerte Anhatomirin es 27° 25' 82"), á la cual se llamó la Bahía de los Perdidos luego de este viaje de Juan Díaz de Solís, toponimia sobre la cual Madero efectúa una nueva acotación¹²⁹.

¹²⁹ Eduardo MADERO. Historia del Puerto de Buenos Aires, Imprenta de La Nación, 1892, p. 22. “El extracto de Herrera dice que a este puerto «llamó Juan Díaz de Solís la Bahía de los Perdidos»; pero no debió ser Solís sino sus



compañeros al regresar quienes le dieron tal nombre, por haberse perdido en el extremo sur de esa isla, –según se deduce de los documentos y hechos conocidos, como se verá más adelante- una de las tres carabelas de la armada de Solís, cuando volvían a Castilla.”

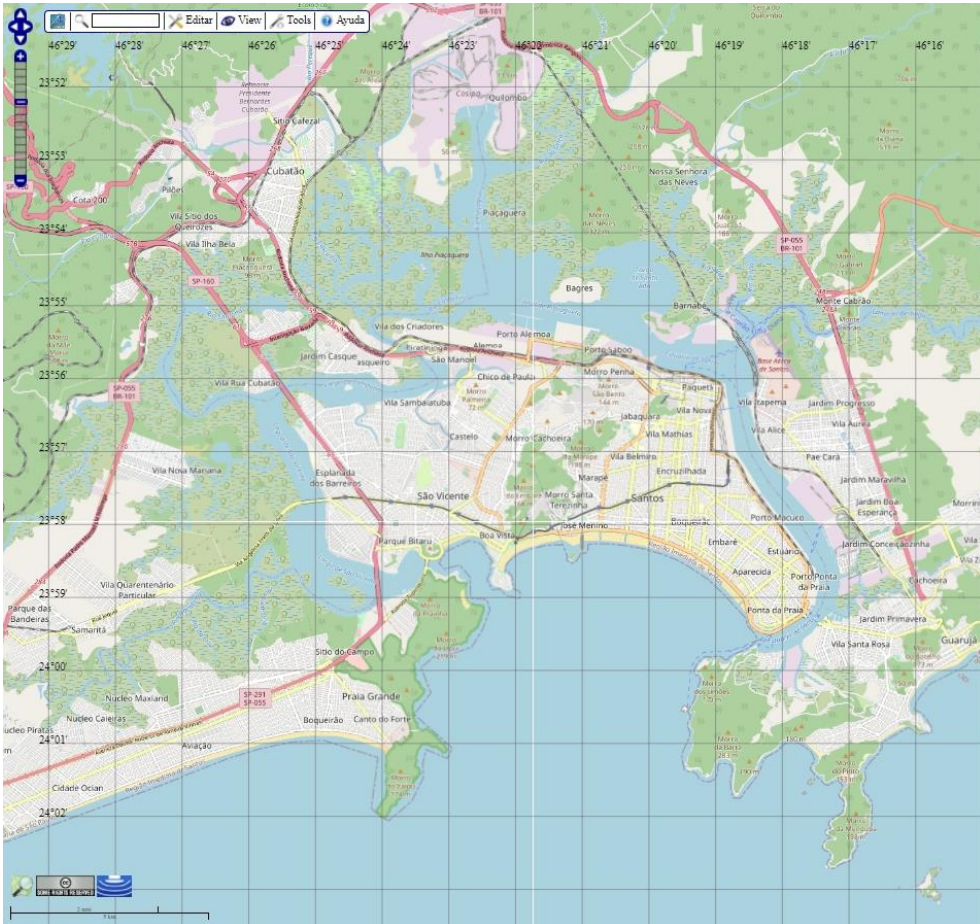
Según Madero, costea luego la Cananea, nombre que conserva hasta el presente y recuerda uno de los tres sucesos bíblicos que la Iglesia celebra en la fiesta de la Epifanía, el 6 de enero, que ya tenía antes de que Solís pasara por allí y está situada en latitud 25° 00' 51.5" S; longitud 47° 55' 35.9" O.

Desde esa Ponta dos Castelhanos hasta Cabo de Santo Tomé hay 133,800 km. en un rumbo de 195° 10' 57.24". Desde este cabo hasta Cabo Frío hay 154,450 km. en un rumbo de 222° 58' 10.50" y desde este último hasta Río de Janeiro 116,380 km. con un rumbo de 271° 18' 47.49". La distancia total es de 404,63 kilómetros.

No pararon hasta el Río de los Inocentes, que está en 23 grados y un cuarto (23° 15' latitud sur), que Madero caracteriza como el Río de los Santos Inocentes el 28 de diciembre, en latitud 24° 3' 6" S, que en la cartografía actual está identificado como "Estrecho de los Santos", a la vez que nos advierte no confundir este río con el San Vicente. Este último desemboca en el ángulo S.O. de la bahía de Santos. Con la tecnología actual mejoramos su precisión a latitud 23° 59' 36.3" S; longitud 46° 18' 22.2" O. Para entenderlo mejor, la Isla de San Vicente se divide en las ciudades de San Vicente al Oeste y Santos al Este, del lado de cada cual se encuentran los respectivos ríos.

Y de aquí tomaron la derrota para la Isla, que dijeron de la Plata, haciendo el camino del Sudoeste, y surgieron en una tierra, que está en 17 Grados de la Línea, á la cual llamó Juan Díaz de Solís, la Bahía de los Perdidos. Pasaron el Cabo de las Corrientes, y fueron á surgir en una Tierra, en 29 Grados. Y corrieron, dando vista á la Isla de San Sebastián de Cádiz, adonde están otras tres Islas, que dijeron de los Lobos, y dentro el Puerto de Nuestra Señora de la Candelaria, que hallaron en 35 grados¹³⁰.

¹³⁰ Los únicos puertos en el Río de la Plata que se encuentran cercanos a los 35 grados exactos de latitud sur son la Bahía de Montevideo en 34° 54' S y Punta del Este en 34° 58' S, frente a la mencionada Isla de los Lobos.



Open Sea Map: Isla de San Vicente, con las ciudades de San Vicente con el río homónimo al Oeste y Santos con el Estrecho respectivo al Este.

Cabe aclarar que la intersección sur de la línea del Tratado de Tordesillas con el continente se encuentra en las inmediaciones de la Isla de Buen Abrigo en latitud $25^{\circ} 07' 33.72''$ S longitud $47^{\circ} 51' 34.22''$ O, frente a la Isla Cardoso, que apenas se distingue del continente y parece adosada a él, y Barra de la Cananea, en tanto que el puerto de la Isla Cananea, dentro de la Barra, está situado en latitud $25^{\circ} 00' 54.33''$ S, longitud $47^{\circ} 55' 31.43''$ O.

Pasaron el Cabo de las Corrientes y fueron á surgir en una tierra en 29 Grados, y corrieron, dando vista á la Isla de San Sebastián de Cádiz, adonde están otras tres Islas, que dijeron de los Lobos, y dentro el Puerto de Nuestra Señora de la Candelaria, que hallaron en 35° Grados: y aquí tomaron posesión por la Corona de Castilla y fueron á surgir al Río de los Patos, en 34 Grados, y un tercio, entraron luego en un agua, que por ser tan espaciosa, y no salada, llamaron Mar Dulce, que pareció después ser el río, que oí llaman de la Plata, y entonces dijeron de Solís¹³¹.

De aquí fue el Capitán con él un navío, que era una Carabela Latina, reconociendo la entrada por la una Costa del Rio: surgió en la fuerza de él, cabe una Isla mediana, en treinta y cuatro grados, y dos tercios (34° 40').”

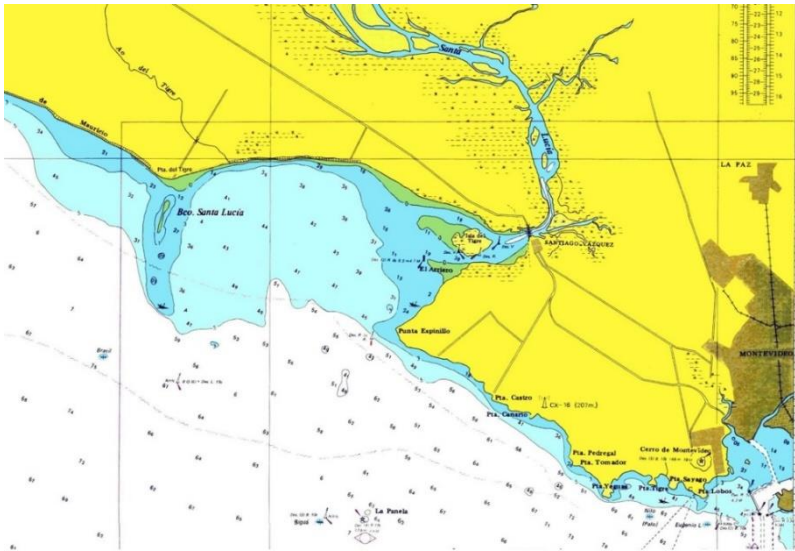
Según José Toribio Medina, después que Díaz de Solís hubo fondeado en 34 grados y un tercio en el Río que denominó de los Patos, que parece ser el que Domingo de Irala llamó más tarde de Santa Lucía¹³², pasóse a una de las carabelas pequeñas y siguiendo la orilla norte fue a detenerse junto a la isla designada desde aquel entonces con el nombre de Martín García, puesto que allí fue enterrado el despensero de la expedición que había fallecido y así se llamaba¹³³, tomando la barca bajó en tierra en Martín Chico, o sus inmediaciones, y allí pereció en una emboscada que le tendieron los indios, en uno de los primeros días de marzo de 1516¹³⁴.

¹³¹ Antonio HERRERA Y TORDESILLAS. *Década 2ª*, Libro I, capítulo VII. En la oficina real de Nicolás Rodríguez Franco, Madrid, 1726, p. 11, 2ª columna. En esa latitud exacta se encuentra el Arroyo Valizas en la costa uruguaya: 34° 20,5' S, a 1,61 km. de la Punta Castillo y 3,34 km. de la Punta Aguda, ambas en el Cabo Castillo. De acuerdo al orden dado: primero la Isla de los Lobos, la actual, frente a Punta del Este y luego el Puerto de la Candelaria, en latitud 35° Sur, la actual Bahía de Montevideo, de la que tomaron posesión.

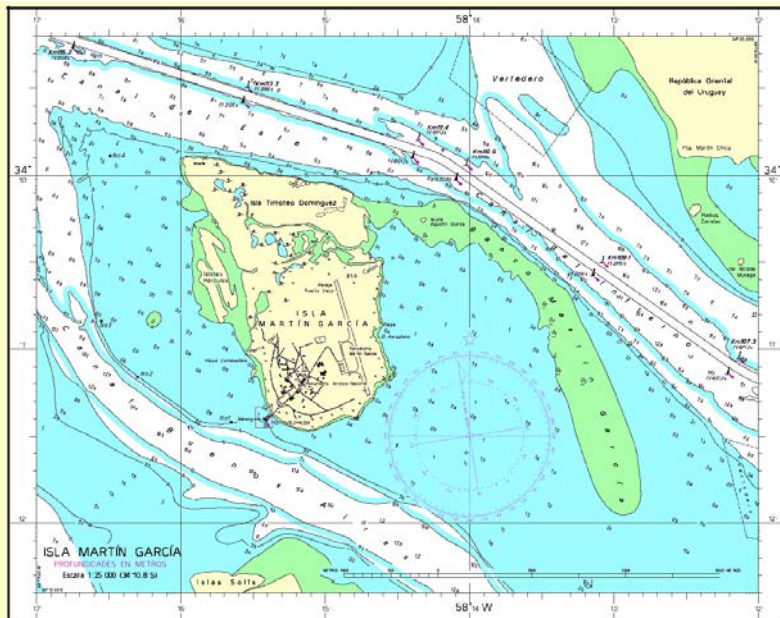
¹³² Su desembocadura se halla en latitud 34° 47' 03" Sur, longitud 56° 21' 22" Oeste.

¹³³ José Toribio MEDINA, Juan Díaz de Solís, p. 262 y nota 47, donde cita a Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, tomo II, p. 272

¹³⁴ José Toribio MEDINA, *Los viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata*. Estudio histórico, Santiago de Chile, 1908, p. 25.



Bahía de Montevideo y Arroyo de Santa Lucía: detalle carta ROU-8



Cuarterón de la Isla Martín García: incluido en la carta H-118 SHN

Siempre que fueron costeano la Tierra, hasta ponerse en la altura sobredicha, descubrían algunas veces Montañas y otras, grandes riscos, viendo gente en las riberas; y en esta del Río de la Plata descubrían muchas casas de indios, y gente, que con mucha atención estaba mirando pasar el Navío, y con señas ofrecían lo que tenían, poniéndolo en el suelo. Juan Díaz de Solís, quiso en todo caso ver, qué gente era ella, y tomar algún Hombre para traer a Castilla.

Salió a tierra con los que podían caber en la Barca: los indios, que tenían emboscados muchos flecheros, cuando vieron á los castellanos algo desviados de la Mar, dieron en ellos, i rodeando los mataron, sin que aprovechase el socorro de la Artillería de la caravela: y tomando a cuestras los muertos, y apartándolos de la ribera, allá donde los del navío los podían ver, cortando las cabezas, brazos, y pies, asaban los cuerpos enteros, y se los comían. Con ella espantosa vista, la carabela fue a buscar el otro navío, y ambos se volvieron al Cabo de San Agustín, adonde cargaron de Brasil, i se tornaron a Castilla. Este fin tuvo Juan Díaz de Solís, más famoso Piloto, que Capitán.”

4. Hernando de Magallanes.

El día 20 de septiembre de 1519 salió la expedición del puerto de Sanlúcar de Barrameda con cinco naves; el 26 del mismo mes fondearon en la isla de Tenerife.

Provistos de agua y leña, diéronse de nuevo a la vela, y el 3 de octubre pasaron por entre las islas de Cabo Verde, y costeano la Guinea, se dirigieron al Brasil, entrando en Rio Janeiro a 13 de diciembre en el puerto que por este motivo llamaron de Santa Lucía¹³⁵.

Según González de Oviedo: “Y tomaron su derrota para las islas de Canaria, que los antiguos llaman Fortunadas, donde se proveyeron en la de Tenerife de agua y otros refrescos; y de allí fueron á las de Cabo Verde (á las dichas Gorgades) é tambien se rehicieron de agua y otras cosas, y prosiguieron su camino para el cabo de Sancto Augustín.”¹³⁶. Oviedo trata el tema en *Historia General y Natural de las Indias*, libro XX, capítulos I-IV¹³⁷.

Antonio Herrera y Tordesillas lo hace en su obra *Década 2ª*, libro II, capítulo 9, pp. 51-54; libro IV, capítulos 9-11, pp. 101-107; libro IX, capítulos 10-15, edición Madrid, 1730.; *Década 3ª*, libro I, capítulos 3-11, pp. 229-238, edición Madrid, 1726 y *Década 4ª*, libro IV, capítulos 1-4, pp. 109-116, edición Madrid, 1726.

Francisco López de Gómara habla sobre esta expedición entre los capítulos XCI y XCIX de “*Historia General de las Indias*”¹³⁸.

Según el diario del piloto griego Francisco Albo, desde las costas de Guinea el martes 29 de noviembre cayeron, en “altura 7 grados de la parte sur de la equinoccial” –la línea del ecuador-, es decir de latitud sur, a 27 leguas (148,5 kilómetros) con el Cabo de San Agustín al sudoeste o 225° geográficos.

¹³⁵ Rv. Padre Pablo PASTELLS. *El descubrimiento del estrecho de Magallanes*, volumen 1, capítulo III hacia el estrecho, p. 65, Madrid, 1920.

¹³⁶ Gonzalo FERNÁNDEZ DE OVIEDO. *Historia General y Natural de las Indias*, Volumen II (segunda parte, tomo 1º), Real Academia de la Historia, Madrid, 1852, p. 9.

¹³⁷ 2ª parte, tomo 1, volumen 2, Real Academia de la Historia, Madrid, 1852, pp. 8-20.

¹³⁸ Calpe, tomo 1, Madrid, 1922, p. 213-237.

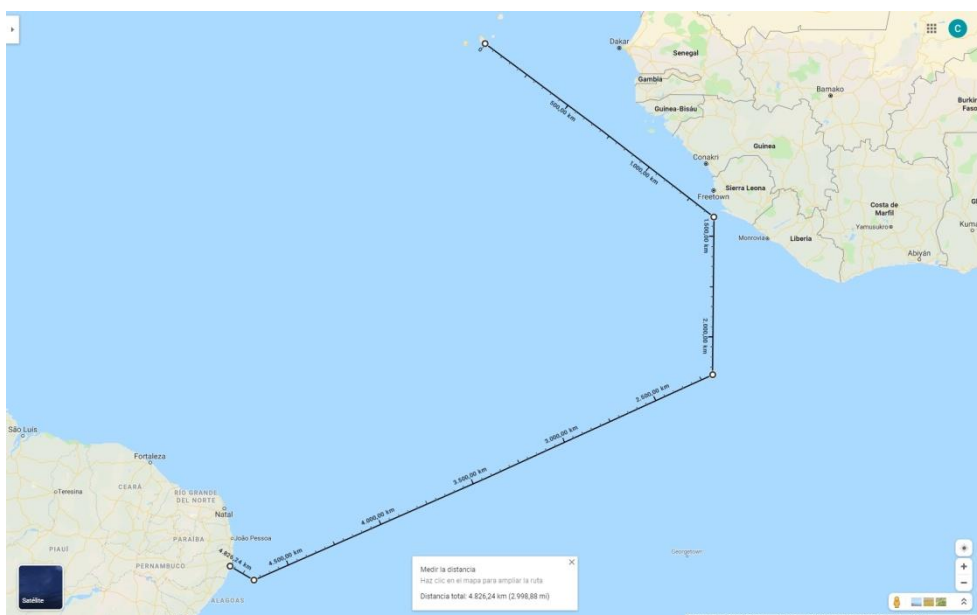
El miércoles 30 de noviembre este piloto dijo haber tomado la altura de sol en 76 grados, y tenía de declinación 22 grados 59 minutos, la altura del polo en 8 grados 59 minutos, y el camino fue al sudsudodeste o $202^{\circ} 30'$ geográficos.

El jueves 1^o de diciembre midió al sol 78 grados de altura meridiana y 23 grados 4 minutos de declinación, con un apartamiento de 11 grados 4 minutos y el camino fue al sudsudoeste o $202^{\circ} 30'$ geográficos.

El viernes 2 de diciembre tomó el sol 80 grados, tenía de declinación 23 grados 9 minutos, la altura 13 grados justos, y el camino fue al susudoeste o $202^{\circ} 30'$ geográficos.

Sábado 3 de diciembre el sol en 82 grados 15 minutos; con 23 grados 13 minutos de declinación; y un apartamiento de 15 grados 58 minutos y el rumbo sudsudoeste.

Domingo 4 de diciembre, el sol en 38 grados de altura, declinación 23 grados 17 minutos, y 16 grados 17 minutos apartamiento, con rumbo al sudsudoeste.



Refrescados los víveres, levaron andas el 27, y prosiguieron su derrota pegados a la costa, hasta doblar el Cabo de Santa María, por donde se introdujeron en el Mar Dulce de Solís, denominado por ellos río de San Cristóbal y hoy de la Plata. Costeando luego con rumbo al Oriente, descubrieron el 10 de enero de 1520, según dice el piloto Francisco Albo en su diario “una montaña hecha como un sombrero, al cual le pusimos nombre Monte Vidi (Navarrete, en su tomo IV, donde reproduce este diario, puesto entre paréntesis, dice: ahora Montevideo); y en medio del cabo Santa María, hay un río que se llama Río de los Patos, y por allí adelante fuimos todavía por agua dulce; y la costa corre lessudeste a oeste noroeste diez leguas de camino; después corre nordeste sudoeste hasta 34 grados y 1/3, en fondo de 5 y 4 y 3 brazas; y allí surgimos y enviamos al navío Santiago de longo de costa por ver si haba pasaje, y el rio está 33 grados y 1/2”¹³⁹. No puede estar refiriéndose a otro accidente geográfico que al Río de la Plata.

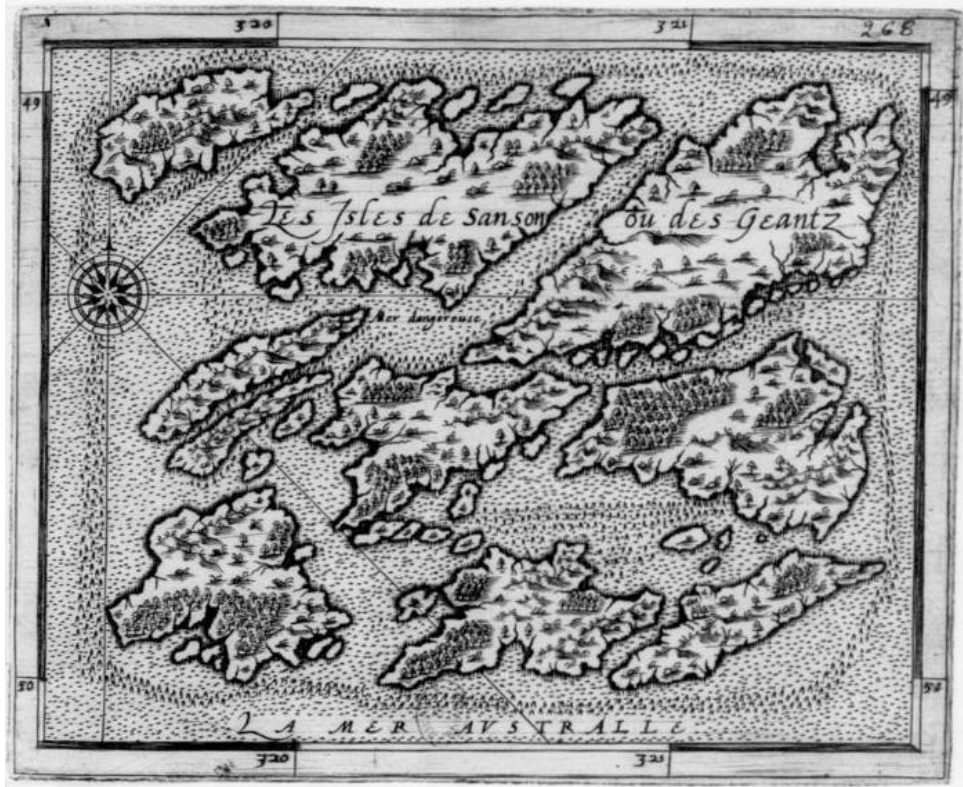
El mismo cronista Antonio Pigafetta, refiere en su diario que, entre el 27 de diciembre de 1519 y enero de 1520, se hallaron en el río [que] contiene siete islitas, en la mayor que llaman Cabo de Santa María... Antes se creía que no era un río, sino un canal por el cual se pasaba al mar del Sur; pero pronto se supo que no era más que un río que tiene diecisiete leguas de ancho en su desembocadura¹⁴⁰.

El puerto San Julián situado en latitud 49° 19' 03.08" S longitud 67° 43' 14.27" O¹⁴¹, en la bahía del mismo nombre fue descubierto por esta expedición. El día de San Julián es el 9 de enero y según otras versiones 28 de enero.

¹³⁹ Martín FERNÁNDEZ NAVARRETE. “Colección de viajes y descubrimientos que por mar hicieron los españoles”, tomo 4°, Documento XXII “Diario ó derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria, escrito por Francisco Albo. (Archivo de Indias en Sevilla, legajo 1°, papeles del Maluco desde 1519 a 1547).” página 209 en adelante.

¹⁴⁰ Antonio PIGAFETTA. “Primer viaje en torno al globo”. Colección Austral 4ª edición, ESPASA-CALPE ARGENTINA, Buenos Aires, 1944, pp. 43-44.

¹⁴¹ SHN, cartas H-317 y H-364.



La nave que desertó en el hoy conocido como Estrecho de Magallanes, el navío San Antonio –una dos de las más grandes-, bajo el mando del capitán Esteban Gómes y guiada por el piloto Andrés de San Martín, durante su regreso a España descubrió en el Océano Atlántico a las “Islas de Santantón”, que el cosmógrafo real francés André Thevet llama “Isles de Sansón ou des Geantz” (Islas de Sansón o de los Gigantes), cuyo mapa reprodujo en la página 268, con la descripción entre 269 y 271, de su manuscrito cartográfico¹⁴².

¹⁴² «Le grand Insulaire et pilotage d'André THEVET, Angoumois, cosmographe du Roy, dans lequel sont contenus plusieurs plants d'isles habitées et deshitées et description d'icelles.» (1586). Bibliothèque nationale de France [ark:/12148/btv1b9065835g](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9065835g).

5. Sebastián Caboto (1527).

Después de esperar en Sanlúcar de Barrameda cerca de tres semanas que hiciese tiempo favorable, la armada pudo al fin hacerse á la vela el 3 de Abril de 1526. Su armada estaba compuesta por X naves: Santa María de la Concepción, capitana; Santa María del Espinar, alias la “nao portuguesa”, en la cual iba Alonso de Santa Cruz como veedor de los armadores; La Trinidad; y una Carabela¹⁴³.

Francisco López de Gómara habla sobre esta expedición a mediados del capítulo LXXXIX de su “Historia General de las Indias”¹⁴⁴.

Después de haber permanecido fondeado en Pernambuco cerca de cuatro meses, durante cuyo tiempo había mandado hacer todo de nuevo el batel de la capitana, porque el que llevaba estaba podrido, y un esquife para la misma y de adobar cinco anclas que iban quebradas, el 29 de septiembre se hacía á la vela en dirección al sur. Luego de estar todos embarcados, á los capitanes «tomó allí la derrota del viaje que habían de llevar é les dio otras de hasta el puerto ó río que dicen de los Patos»; y con el deseo de encontrar á los dos náufragos de la armada de Díaz de Solís, de que le habían hablado los portugueses en Pernambuco, siguió navegando siempre apegado á la costa.

El tiempo fue tan favorable á Caboto que el mismo día de su partida logró doblar el cabo de San Agustín y á la hora del sol puesto pasó frente á la isla de San Alejo, donde vieron una nave de franceses llegando quizás hasta el río que llamó de San Miguel en conmemoración de la fecha de su partida de Pernambuco.

Por la misma razón es de creer que el 4 de Octubre pasase frente al río de San Francisco, que está diez grados y medio de la otra parte de la línea, ó poco menos, y andando con buen tiempo unas veces y otras con contrarios, sin que tuvieran ocasión de denominar algunos de los parajes de la costa que seguían. El sábado 16 de

¹⁴³ J.T. Medina, tº 1, Capítulo XII Viaje á las Molucas. IV. Hasta salir de Pernambuco, pp. 104-108.

¹⁴⁴ Calpe, Madrid, p. 209-210.

Octubre comenzó á calmar el viento, levantándose luego por la proa un gran nublado, «que era espanto de ver, muy oscuro», seguido de tal tormenta que tuvieron que destruir parte de la obra muerta de las naves, perdiendo también la capitana el batel de popa, el mismo que Caboto había hecho construir en Pernambuco, logrando escapar sin más avería, merced á haber encontrado abrigo á la mañana siguiente en una isla que está doblado el Cabo y que por eso llamaron del «Buen Abrigo»¹⁴⁵.

El gran cosmógrafo y piloto de la Casa de Contratación Alonso de Santa Cruz, con solo 22 años de edad, fue veedor de los armadores de una de las naves de esta expedición. El resultado de sus observaciones y su diario de navegación fue volcado en el Islario General de todas las islas del Mundo: “Antes de entrar en el Río de Plata hay cuatro o cinco isletas las cuales van puestas, levante a poniente unas en pos de otras apartadas por una y media Legua que se llaman islas de Rodrigo Alvarez por haberlas descubierto un piloto que con nosotros lleváramos dicho así.

Oviedo dice que la descripción del camino seguido por Caboto hasta el Cabo de Santa María, que estimaba en 650 leguas de costa, poco más ó menos, «porque yo no las he navegado y en las cartas hallo diferentes opiniones, y aún algunos nombres trocados», «relatarlo he tan puntualmente como la carta moderna del cosmógrafo Alonso de Chávez lo pinta, y como lo oí boca á boca al capitán y muy enseñado caballero y cierto cosmógrafo Alonso de Santa Cruz, que lo ha navegado é lo apuntó en el viaje que hizo el capitán é piloto mayor Sebastián Caboto, y como lo he entendido de otras personas que con el dicho Santa Cruz se conforman, cuyos memoriales, como amigo, doméstica é amigablemente me comunicó, de los cuales yo colegí la cuenta de este viaje cuanto á las leguas é grados que aquí expresaré»¹⁴⁶.

¹⁴⁵ J.T. Medina, tº 1, Capítulo XII Viaje á las Molucas. V hasta la partida de Santa Catalina, pp. 136-137.

¹⁴⁶ Historia de las Indias, t. II, p. 114. Hemos querido transcribir este pasaje del cronista para que se conozca el origen de las informaciones que da, que no resultan en esta parte conformes con lo que consta de los documentos. Dice, en efecto, Oviedo, que Caboto dobló el cabo de San Agustín en la mañana del día de San Miguel, y como ese cabo, según su cuenta, dista doce leguas de

Al austro de estas hay otras dichas de Cristoval Jaques que era un portugués llamado así que las descubrió viniendo a este rio por capitán de una carabela desde la costa del Brasil a fama del oro que se decía haber en él.

Junto al Cabo de Sancta María que es a la entrada del río, esta una isla dicha de los Lobos por haber en ella muchos lobos marinos. Es isla desierta y sin agua; dentro del Río de la Plata hay gran número de islas grandes y pequeñas todas las más despobladas por ser bajas y cada año cubrelas el río en las avenidas que trae aunque los veranos algunas de estas se habitan por causa de las sementeras que en ellas tienen los indios y muchas pesquerías de muy grandes y buenos pescados; son todas de mucha arboleda aún (p. 550) que los árboles de poco provecho porque, si no son para el fuego y para chozas que los indios hacen para otra cosa, no son.

Hay muchas palmas grandes y pequeñas; en algunas de estas islas hay onzas y tigres que pasan del continente en ellas y muchos venados y puercos de agua aunque no de tan buen sabor como los de España. Hay muchos ánades, muchas garzas qué hay isla de tres y cuatro leguas de largo y más de una de ancho que los árboles están llenos de ellas, muchos papagayos que van de pasada: pescase alrededor de ellas muchos y diversos pescados y los mejores que hay en el mundo que creo yo provenir de la bondad del agua que es aventajada a todas las que yo he visto. El más común que se pesca, en el de que hay más cantidad es de uno que llaman quirnibataes, que son como sábalos en España, y más sanos y de mejor sabor. Hay otros piraines que son mucho más grandes, y bogas y rayas y otras a manera de salmones y otros pequeños de extremado sabor. Los cuales guardan los indios para el invierno sin salarlos porque no alcanzan / sal sino con abrirlos por el medio a la larga y poniéndolos al sol hasta que están secos y cuélganlos en unas casas y después al humo donde se tornan a curtir más y de esta manera los tienen de un año para otro. Y lo mismo hacen de la carne. Tienen mucho maíz, no se dan en las islas ni Continente

Pernambuco, sería necesario que para doblarlo por la mañana de ese día Caboto hubiese salido por lo menos en la noche del 28 de Septiembre. J.T. Medina en el segundo párrafo de la nota 4, p. 136.

yucas ni ages ni batatas por ser de la tierra fría, sino es más de doscientas leguas de la boca del río que torna a volver en el altura de la provincia de los Patos donde se cría todo lo sobre dicho.

Es este río uno de los mayores y mejores del mundo y según la información de los indios viene de muy lejos aunque por lo que vimos lo podemos afirmar porque de boca tiene treinta leguas y se va disminuyendo hasta catorce.

Entran en este río muchos otros y entre ellos uno muy grande dicho Uruay el cual tiene muchas islas aunque deshabitadas y pequeñas porque el río principal que los indios llaman Paraná, que quiere decir más grande, tiene las islas mucho mayores, porque las hay de a tres y quatro y seis y doze leguas de largo y dos y tres y más (p. 551) de ancho; algunas tienen nombres de los mayorales e yndios que siembran en ellas.

Tiene el río Paraná de ancho hasta siete y cinco y tres Leguas, y el de Uruay dos y una y media está la boca de este río de la Plata desde treinta y cinco a treinta y siete grados, pero pasadas cien Leguas del torna a volver al norte por más de doscientas de las cuales nosotros subimos por el más de las ciento y tuvimos lengua que había más de otras tantas hasta su origen y nacimiento”.

Richard Haykluyt publica “El viaje de dos ingleses al Río de la Plata en la compañía de Sebastián Caboto” en su célebre *The Principal Navigations Voyages Traffiques & Discoveries of the English Nation*, tomo XI, Glasgow, 1904, “Voyage of two Englishmen to the River of Plate in the company of Sebastian Caboto”, 1527, pp. 91-92.

6. Diego García de Moguer (1527).

Salió de la Coruña en 15 de agosto de 1527, y llegó a San Vicente, Brasil, el 15 de enero de 1528¹⁴⁷.

¹⁴⁷ José Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata*. Imprenta Elzeviriana, Santiago de Chile, 1908, pp. 94, 96.

La “Relación y derrotero de Diego García (de Moguer)...” está reproducida entre las pp. 232-246 y la “Información hecha en Sevilla ante el Alcalde ordinario a petición del capitán Diego García” entre las pp. 247-267.

Regresó

7. Don Pedro de Mendoza (1536).

a. La capitulación.

La capitulación que firmó la Emperatriz Isabel de Portugal por su marido el Emperador don Carlos con don Pedro de Mendoza, en la ciudad de Toledo a veinte y un días del mes de Mayo de 1534, establecía¹⁴⁸:

Primeramente, os doy licencia y facultad para que por Nos y en nuestro nombre y de la Corona Real de Castilla, podáis entrar por el dicho río de Solís que llaman de la Plata, hasta la mar del Sur, donde tengais doscientas leguas de luengo de costa de gobernación, que comience desde donde se acaba la gobernación que tenemos encomendada al Mariscal don Diego de Almagro, hacia el estrecho de Magallanes, y conquistar y poblar las tierras y provincias que hubiere en las dichas tierras.

2º Ítem, vos damos licencia y facultad para que podáis conquistar y poblar las Islas que estuvieren en vuestro paraje,

3º Ítem, Concedemos a los dichos vecinos y pobladores, que les sean dados por vos los solares en que edifiquen casas Y. tierras, y caballerías, y aguas convinientes a sus personas, conforme a lo que se ha hecho y haze en la Isla Española; y ansí mismo le daremos poder, para que en Nuestro nombre, durante el tiempo de vuestra governacion, hagáis la encomienda de indios de la dicha tierra, guardando en ellas las instrucciones y ordenanzas que os serán dadas.

4º ítem, Otro sí, vos hazemos merced, para que con parecer y acuerdo de los dichos Nuestros oficiales, podais hazer en las dichas tierras y provincias hasta tres fortalezas de piedra, en las partes y lugares que más convengan, pareciendo á vos y á los

¹⁴⁸ Colección CODOIN-Indias o Torres de Mendoza, Tomo 22: Capitulación que se tomó con don Pedro de Mendoza para la Conquista del Río de la Plata, [páginas 350-360](#).

dichos Nuestros oficiales ser necesarias, para guarda y pacificación de la dicha tierra, y vos hazemos merced de la tenencia dellas, para vos y dos herederos y sucesores vuestros, uno en pos de otros, cuales vos nombrares, con salario de cien mil maravedís y cincuenta mil maravedís de ayuda de costa en cada un año, con cada una de las dichas fortalezas que así estuvieren fechas, las cuales habeis de hazer de piedra, á vuestra costa, sin que Nos ni los Reyes que después de Nos vinieren, seamos obligado a vos pagar lo que así gastardes en las dichas fortalezas.

b. La expedición.

En esta etapa de la historia seguimos a Ulrico Schmidl con su “Viaje al Río de la Plata (1535-1554)”¹⁴⁹. También reproducimos los grabados de la edición de Levine Hulsius (1599) calificados de fantasiosos, lo cual si bien en parte no deja de ser verdad, consideramos que aportan algunos elementos de probada verosimilitud.

El 1° de septiembre de 1535 la Armada de don Pedro de Mendoza zarpó de San Lúcar de Barrameda¹⁵⁰. Sobre la cantidad de expedicionarios que viajaron aclaramos que la cifra exacta de 2.650 dada por Schmidl ha sido malinterpretada por todos los historiadores, aún por Serafim Leite, descubridor de la carta de Antonio Rodríguez, y hasta por nuestro admirado Enrique de Gandía.

¹⁴⁹ Utilizamos las ediciones Cabaut & Cía, Buenos Aires MXMIII, traducción de Samuel LAFONE QUEVEDO, Colección de libros raros o inéditos sobre la región del Río de la Plata, Tomo I, la Biblioteca de la Junta de Historia y Numismática Americana; la de la Comisión Oficial del IV Centenario de la Primera Fundación de Buenos Aires 1536-1936, Buenos Aies, Editorial Peuser S.A., 1948 con traducción de Edmundo Wernicke más moderna y con otro manuscrito; y la de Emecé Editores S.A., colección memoria argentina, Buenos Aires, 1997, que reproduce la edición de la colección Buen Ayre, de la misma editorial, de 1942.

¹⁵⁰ Ulrico SCHMIDEL, Capítulo I, última frase. Según el cronista bávaro, la armada estuvo, desde el 24 de agosto, día de San Bartolomé, de 1535 durante una semana a la espera de que amainara el viento para poder zarpar. Es decir que lo hizo el 1° de septiembre.

“Cerca de esta ciudad había catorce buques grandes, bien pretrechados con toda la munición y bastimentos necesarios, que estaban por navegar hacia el Río de la Plata en las Indias”. También se hallaban allí dos mil quinientos españoles y ciento cincuenta, entre alto-alemanes, neerlandeses y austriacos o sajones, y nuestro supremo capitán de alemanes y españoles, que se llamaba don Pedro de Mendoza. Entre esos catorce buques, uno pertenecía al señor Sebastián Neithart y al señor Jacobo Welser, de Nüremberg, quienes enviaban a un factor, Enrique Paime, al Río de la Plata, con mercaderías en ese buque de los dichos señores... hemos navegado hacia Río de la Plata yo y otros alto-alemanes y neerlandeses, unos ochenta hombres, bien pretrechados con armas de fuego y otras clases...”

Además de ser exacto el número de buques, porque coincide con los que entraron al estuario, tal como lo demuestra Enrique de Gandía: partieron catorce en conserva, a los que se agregó uno comprado por don Pedro en las Islas Canarias, sumando trescientos hombres a la expedición, y otro, la nao Marañona con su capitán Cristóbal Marañón, a cargo del oficial real y veedor Alonso de Cabrera, que se retrasó en la partida. Esta nave fue al Caribe por impericia del piloto, y una de las que partió de San Lúcar, naufragó en las costas del Brasil, por lo que al Río de la Plata, terminó arribando un número igual al que partieron juntas¹⁵¹.

Como lo hemos adelantado en la introducción el número preciso de 2.650 personas dado por Schmidl no fue en nada exagerado, pues si leemos atentamente a la traducción de Edmundo Wörnicker, dicho número no correspondía a la gente que embarcó y llegó al Río de la Plata, sino a la que pretendía hacerlo. En efecto, sabemos por Enrique de Gandía que había muchos más candidatos que plazas, pues “don Pedro de Mendoza *los había echado a las lanzadas* de otros navíos” y que “la nao Santiago no había formado parte de la armada ni don Pedro había pensado en ella hasta que *la gran cantidad de gente que deseaba embarcar en las naves* le hizo comprender la necesidad de aumentar una embarcación a los once

¹⁵¹ “Crónica del Magnífico Adelantado...”, Capítulo III La vida en las carabelas de don Pedro de Mendoza. Buenos Aires, 1936, pp. 110-114.

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”¹⁵².

De su relato surge claramente que la gente y los buques estaban en la ciudad de Cádiz, aparentemente para embarcar, sin afirmar que lo hubieran hecho todos ni especificar la gente que realmente lo hizo. Sí en el caso de los germanos y flamencos, que de los 150 que originalmente estaban en el puerto sólo 80 embarcaron con él, sin aclarar si los otros 70 lo hicieron en otras naves. Además, la partida fue desde el puerto fluvial de Sevilla, a veinte leguas de San Lúcar de Barrameda, el puerto de mar abierto.

Según Gregorio de Acosta y Gonzalo Fernández de Oviedo, viajaban 2.000; según Antonio Rodríguez 1.800; según Villalta, 1.800; según Ruy Díaz de Guzmán, 2.200; y según Antonio Herrera, 800 hombres en once navíos¹⁵³.

Según Isabel de Guevara: *“A esta provincia del Rio de la Plata, con el primer gobernador de ella, don Pedro de Mendoza, habemos venido ciertas mujeres, entre las cuales ha querido mi ventura que fuese yo la una; y como la armada llegase al puerto de Buenos Ayres, con mil é quinientos hombres, y les faltase el bastimento, fue tamaña la hambre, que a cabo de tres meses, murieran los mil; esta hambre fue tamaña, que ni de la Jerusalem se le puede igualar, ni con otra ninguna se puede comparar”*¹⁵⁴.

¹⁵² Historia de Alonso de Cabrera... Cap. IV, p. 48 y Cap. I, p. 17. Buenos Aires, 1936.

¹⁵³ Gonzalo FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Historia General y Natural de las Indias, Libro XXIII, capítulo XIII. Segunda Parte, Tomo 1º, volumen 2. Real Academia de la Historia, Madrid, 1852, p. 181 [189] || Serafim LEYTE. “Un cronista desconocido de la conquista del Río de la Plata Antonio Rodríguez (1535-1553)”. Reseña y trabajos científicos del XXVI Congreso Internacional de Americanistas (Sevilla 1935) Tomo II Sección tercera: Descubrimiento, Conquista y Colonización. Madrid, 1948, p. 172 || Carta de Francisco de Villalta § 3, publicada por Samuel Lafone Quevedo en su edición de Ulrico Schmidl, Apéndice A, Cabaut & Cía., Buenos Aires, 1903 || Ruy Díaz de Guzmán, Anales del Descubrimiento, Población y Conquista del Río de la Plata, Capítulo IX, Ediciones Comuneros, Asunción, 1980, p. 115.

¹⁵⁴ Carta de Doña Isabel de Guevara, en Asunción, 2 de julio de 1556, a la princesa gobernadora doña Juana, exponiendo trabajos en la Conquista y

Según Antonio Rodríguez: “*Acaeció también comer unos la sociedad que otro después de haber comido echaba, aunque por la corrupción de los cuerpos era aquello tan ponzoñoso que los que lo comían luego morían y de esta manera unos con hambre por justicia, otros por los matar las onzas y otros los gentiles murieron en este tiempo que se hizo la ciudad 600 hombres*”.

Ambos testigos presenciales nos brindan cifras muy cercanas: para Isabel de Guevara de 1500 expedicionarios, murieron 1000 y quedaron 500, para Antonio Rodríguez, de 1800 quedaron 600, por lo que se deduce en ambos casos habrían muerto dos tercios de los expedicionarios.

Quienes arrojan alguna luz sobre esta cuestión son Jorge Lima González Bonorino y Hernán Lux Wurm al haber consultado el Catálogo de Pasajeros a Indias editado por el Archivo de Sevilla y extraído de allí el listado, asentado en sus registros, de los pasajeros de la armada de Mendoza que viajaban al Río de la Plata. Ellos contabilizaron un total de 668, más 26 que luego viajaron en las naves Santa Catalina y Marañoa al mando de Alonso de Cabrera¹⁵⁵. Pero tal como ellos mismos lo aclaran en la introducción, estos documentos no registran a muchos de ellos, debido quizás al extravío de la documentación o la omisión del trámite.

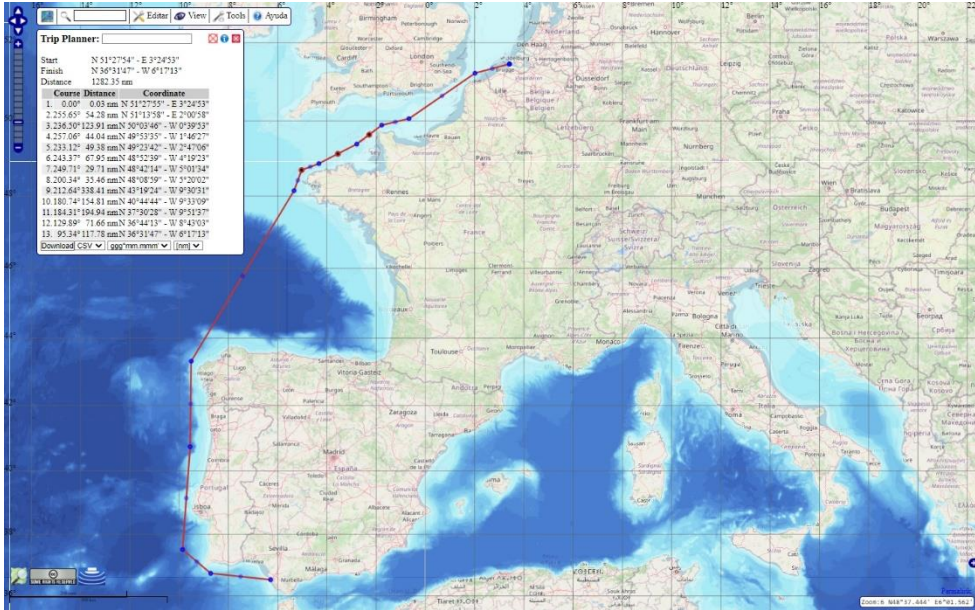
c. El viaje.

Según Schmidl la urca alemana u holandesa en la que él viajó desde el puerto de Amberes tardó 14 días en recorrer las cuatrocientas leguas por mar que hay hasta Cádiz. Desde Sevilla a Sanlúcar, adonde la expedición arribó el día de San Bartolomé –24

descubrimiento del Río de la Plata por las mujeres para ayudar a los hombres y pidiendo repartimiento para su marido. Cartas de Indias – Ministerio de fomento, Madrid 1877. N.º CIV, pp. 619-621. Pelliza también la publica en su apéndice con el número 10, en la página 244.

¹⁵⁵ Colección de Documentos sobre los conquistadores y pobladores del Río de la Plata, Revista del Instituto Histórico Municipal de San Isidro, 2001, pp. 11-55.

de agosto de 1535- son 20 leguas, o sea exactamente 100 kilómetros por carretera¹⁵⁶.



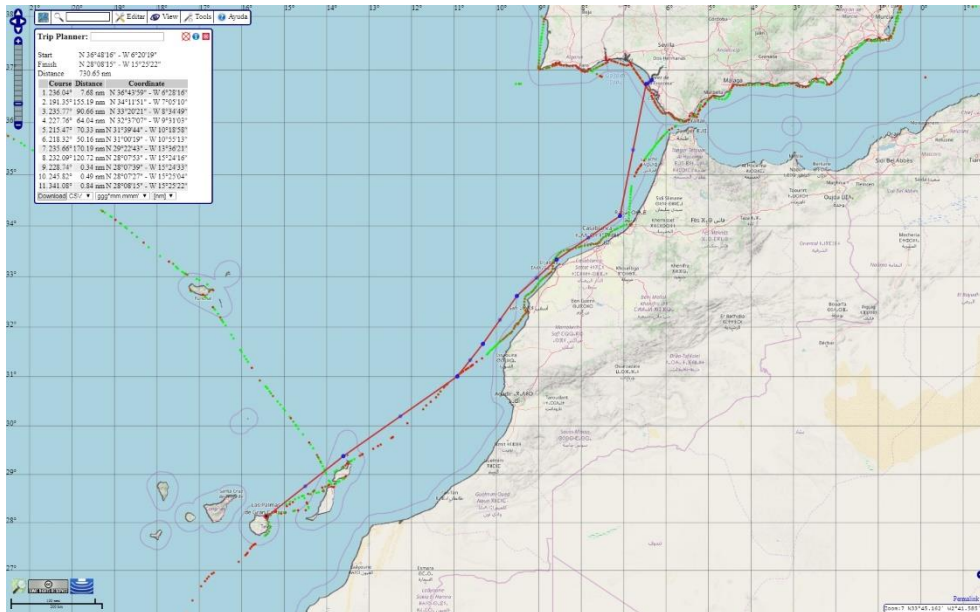
Trayecto Amberes-Cádiz en Open Sea Map

De Sanlúcar partieron el 1° de septiembre y llegaron a las Islas Canarias: Tenerife, Gomera y La Palma, a las que nombra, hasta las cuales nuestro cronista señala 200 leguas aproximadamente, es decir 1.100 km. Según Open Sea Map se verifican 689,85 millas náuticas hasta La Palma de la Gran Canaria, que equivalen a 1277,69 kilómetros, donde repararon tres de los catorce buques que conformaban la flota.

Desde allí, hasta Ribeira Grande de Santiago, la mayor de las islas del archipiélago de Cabo Verde, Ulrico no señala la distancia pero Open Sea Map ha medido 932,68 millas náuticas, o 1727,19

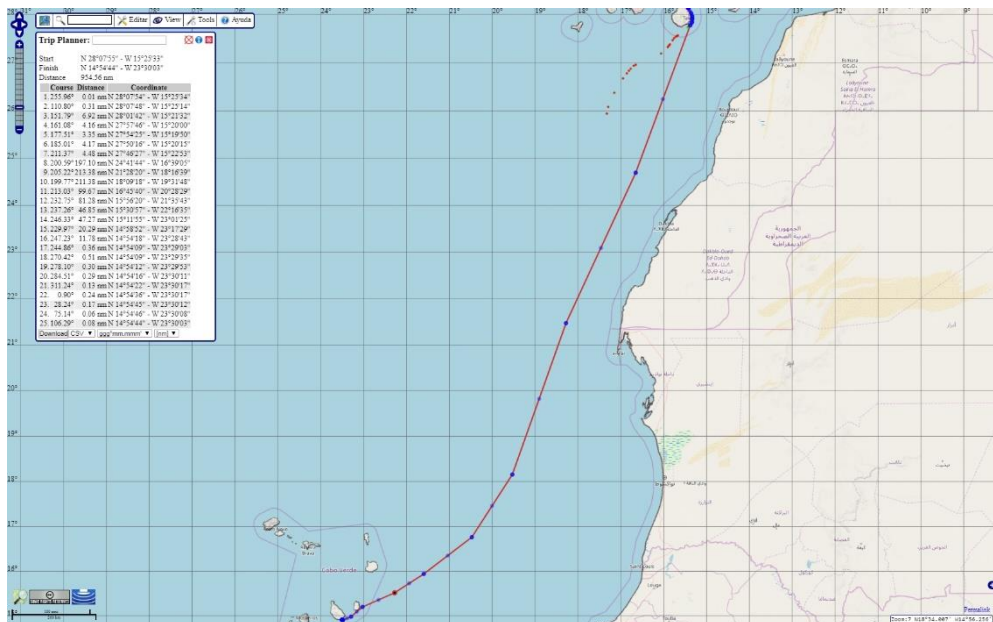
¹⁵⁶ [Google Maps](#)

kilómetros¹⁵⁷. En estas últimas islas de Cabo Verde, se reunieron

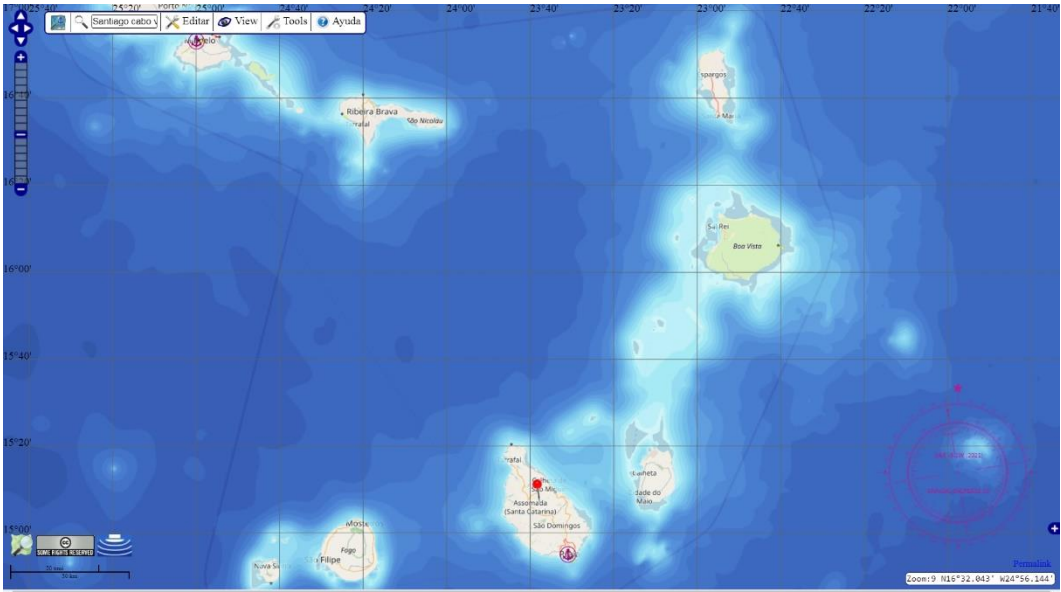


los catorce buques de la flota.

Cádiz-La Palma de la Gran Canaria



La Palma de la Gran Canaria-Ribeira grande de Santiago. Cabo Verde



Archipiélago de las Islas de Cabo Verde en Open Sea Map

Desde la isla de Santiago del archipiélago de Cabo Verde, tardaron dos meses hasta llegar a una isla donde no hay gente, y en la que solamente hay aves, en la que permanecieron tres días. Tiene seis leguas de ancho y se encuentra a mil quinientas “leguas de camino”¹⁵⁸ (sic) de Santiago, es decir 8250 kilómetros recorridos.

¹⁵⁸ Ulrico SCHMIDEL, Capítulo IV, ídem, p. 20. Suponemos que se trata de la isla Santa Bárbara, la más grande del Archipiélago de Abrolhos, frente a Nova Vicosa y Barra de Caravelas, en Brasil, pero esta isla solo mide 1,62 km. de largo y 2,04 millas náuticas de contorno, que son 3,778 kilómetros. En cambio la isla Fernando de Noronha tiene 10 kilómetros de largo, con un contorno de 18,31 millas náuticas, que equivalen a 33.9 kilómetros. Por el tamaño se ajusta más a esta última, pero por la distancia recorrida desde Cabo Verde, se acerca más a la primera, que según Open Sea Map se estiman en 4448,40 u 8237,78 kilómetros.

Entre Santiago en Cabo Verde y la Isla Rata, al norte de Fernando de Noronha hay 2.292,50 km en línea recta y hasta las Islas de Abrolhos frente a la barra de Caravelas, hay 4.017,21 km.

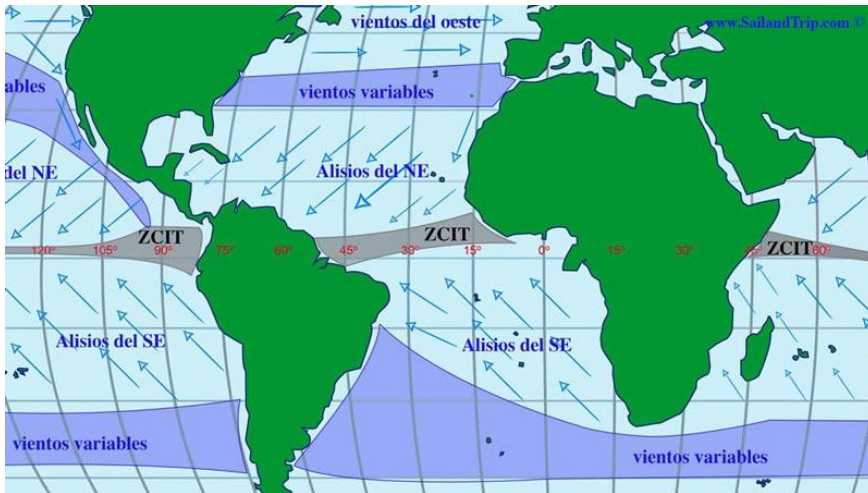


Isla Fernando de Noronha y su contorno en Open Sea Map

Dados los vientos estacionales y corrientes marinas, sumado a que los buques de la época, veleros con aparejos de velas cuadradas, debían efectuar bordes muy amplios, dado que no podían orzar – esto es navegar contra el viento- a menos de 75° va de suyo que el recorrido no fue en línea recta. Y es probable que una distancia de 4.000 kilómetros en línea recta, se transforme en una derrota del doble de distancia recorrida, o sea las mil quinientas leguas “de camino” o “caminadas”.

La ruta entre las islas de Santiago, en Cabo Verde, y Fernando de Noroña son 2300,91 km. en un rumbo de 205 grados geográficos.

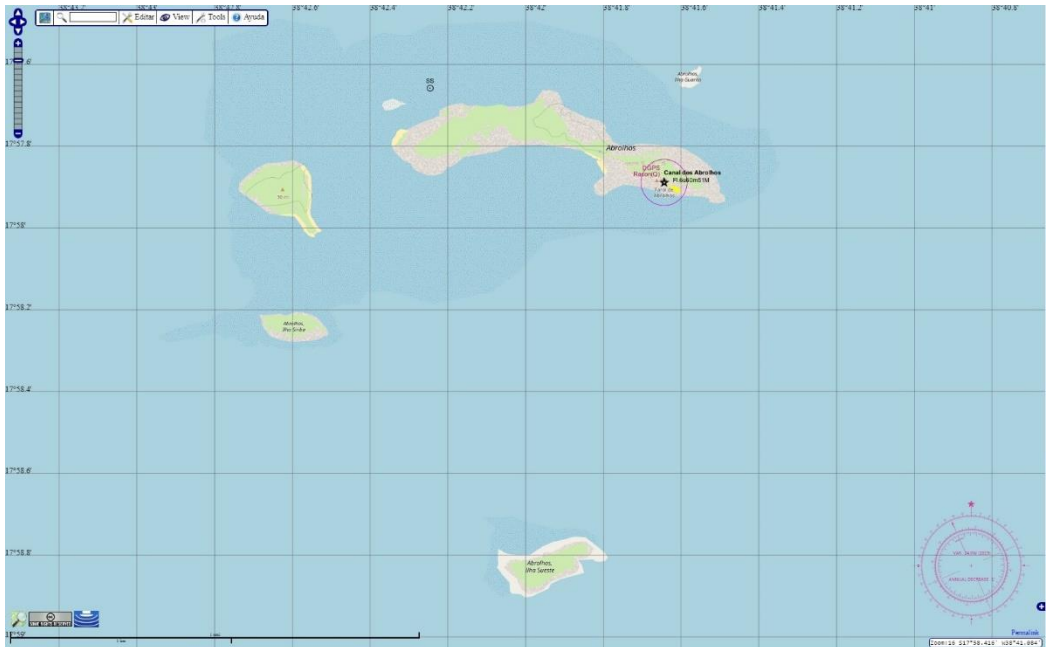
Los vientos alisios del hemisferio norte, Alisios del NE provienen de los 40 grados geográficos. Los del hemisferio sur, Alisios del SE, provienen entre los 135 y 155 grados geográficos, tal como nos ilustra la imagen siguiente.



Pero la propulsión eólica propia de la época pues no había otra –salvo el remo que solo servía para maniobras portuarias de atraque y amarre-, no permitía a esas naves con velas cuadras navegar contra el viento, obligando a esa clase de veleros, a orzar a un rumbo 75 grados, a diferencia de los modernos yates con aparejo sloop, que pueden hacerlo a 45 grados y menos aún. Y como ya hemos visto, los vientos alisios del hemisferio norte eran recibidos por los barcos en su viaje al Nuevo Mundo –Sudamérica- con rumbo sur de empopada o por la aleta de babor, hasta el Ecuador, pero cuando cruzaban esta línea y traspasaban la zona de calmas ecuatoriales los vientos del hemisferio sur eran recibidos casi de frente. Entonces debían echar un borde –esto es un “zig-zag”- desde las Islas de Cabo Verde hacia las costas del África con un rumbo de 127 grados, llegar a la altura de las actuales Sierra Leona, Liberia, continuar hacia el este-sudeste al sur de Costa de Marfil y de Ghana y desde allí virar al rumbo geográfico de los 238 grados

para enfilarse hacia Fernando de Noroña. Si los vientos traen una dirección de entre 135 y 155 grados, el barco los tendría entre los 83 y 103 grados de su proa. Eso implicaría que ese viaje pasaría de 2300,91 a 3761,39 kilómetros.

Pero Ulrico habla de una isla que tenía seis leguas de ancho donde solo había aves, en la que permanecieron tres días, a 1.500 leguas “de camino” de la isla de Santiago del archipiélago de Cabo Verde. Entendemos a esas millas como las “recorridas, caminadas o de camino” en tanto el navío va tirando bordes, o las que recorrió luego de hacer la “Volta do Mar”. Nos inclinamos a considerar que esa isla desierta pertenece al archipiélago de Abrolhos hacia al que, luego de aproximarse a la costa africana, debe enfilarse hacia los 237 grados geográficos y que, además, se encuentra mucho más cerca del destino que llevaban, que era el Río de la Plata.



Archipiélago de “Abrolhos” o “Abre los ojos” en Open Sea Map

El Archipiélago de Abrolhos, donde actualmente hay un Parque Nacional Marino, se sitúa en la latitud 17° 57 '39.2" S y longitud 38° 41' 56.0" O, a 55,33 kilómetros (34,38 millas) al ESE de Barra de Caravelas latitud 17° 45' 01.4" S, longitud 39° 11' 12.3" O; Cabo Frío, situado en latitud 22° 53' 09.5" S, longitud 42° 00' 20.5" O, después del cual fondeó en Río de Janeiro, situado en latitud 22° 56' 20.5" S, longitud 43° 08' 31.0" O¹⁵⁹.

Río de Janeiro 700 millas. En Río de Janeiro 500 leguas del Río Paraná Guazú, que “tiene 42 leguas en su desembocadura al mar”, o sea el Río de la Plata, 1.775,00 km (1.102,93 millas) hasta Punta del Este y 2.049,80 km hasta San Gabriel. Desde Buenos Aires a Buena Esperanza 84 millas”¹⁶⁰.

Sea como fuere, la veracidad y la precisión con que Schmidl se refiere a las distancias ya se comprueba desde la primera oración del capítulo VI: “*después de navegar quinientas millas (desde Río de Janeiro) llegamos a un río dulce que se llama Paraná Guazú y tiene una anchura de cuarenta y dos leguas en su desembocadura*”.

La coincidencia es notable: 42 leguas son 218,4 kilómetros. Si tal lo referido por Valentina Garza Martínez, la legua mide en Argentina 5,2 kilómetros¹⁶¹, pues se verifica que hay una anchura de 219,266.84 kilómetros en un rumbo de 227° 41' 58,32''¹⁶² desde Punta del Este hasta Cabo San Antonio, que son los puntos fijados convencionalmente para marcar la línea de su límite exterior.

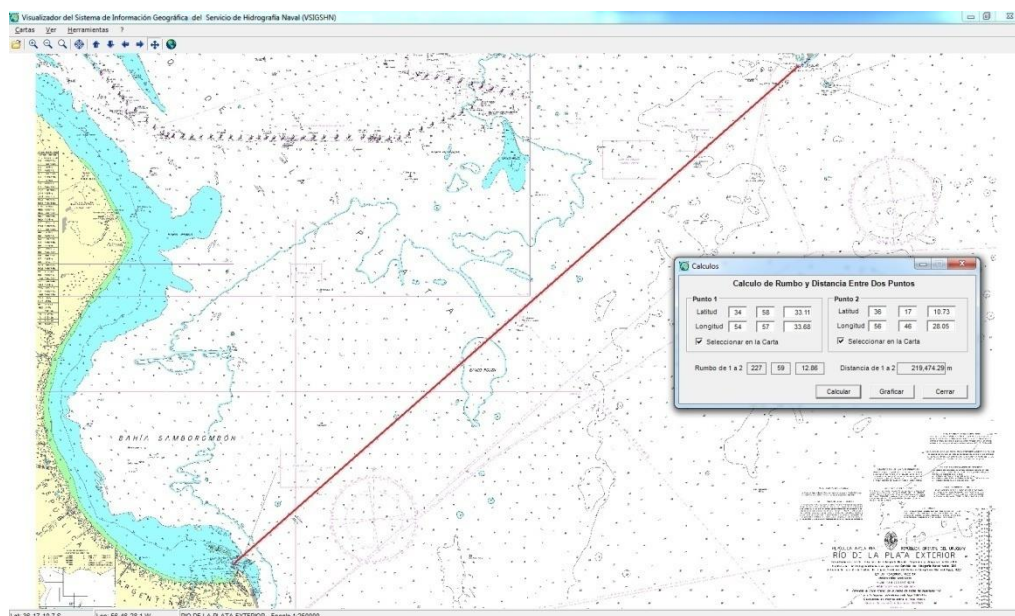
Por supuesto que el río al cual se refiere Ulrico es el Estuario del Plata, que en esa época se llamaba indistintamente Mar Dulce de Solís, Río de Solís o Río Paraná, a nuestro actual Río de la Plata.

¹⁵⁹ Antonio HERRERA Y TORDESILLAS, Década 2^a, libro I, capítulo 7, p. 11 columna izquierda, edición Madrid, 1730.

¹⁶⁰ Ulrico SCHMIDEL, Capítulo VI.

¹⁶¹ Ver nota 15.

¹⁶² S.H.N. Carta Raster H-113 Río de la Plata exterior.

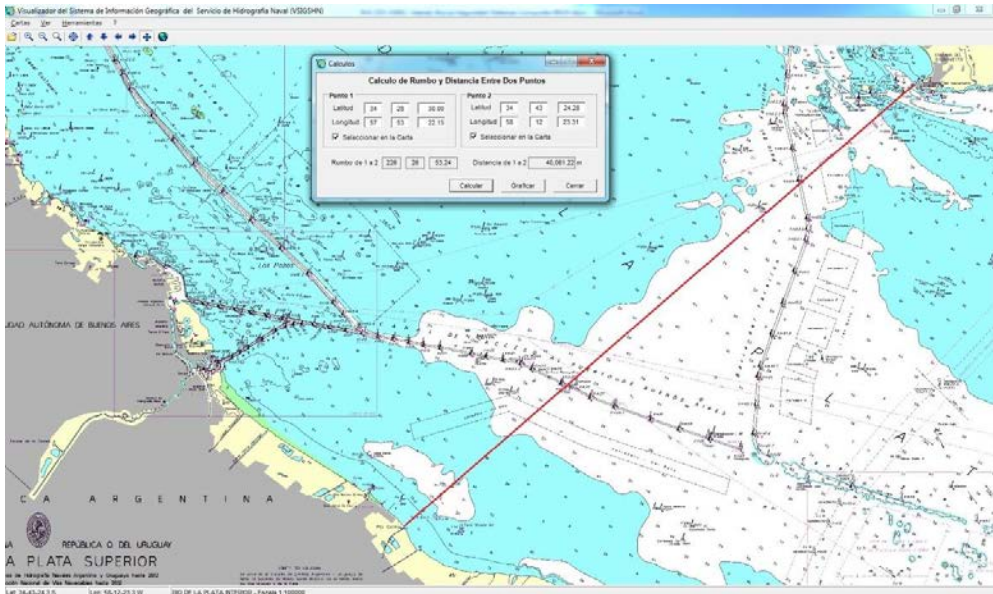


Distancia entre Punta del Este y Cabo San Antonio (carta SHN H-113)

La primitiva cartografía lo denominó Río Jordán y, luego de Magallanes, también Río Huruay o Uruay. La primera referencia cartográfica al nombre del Plata, es decir el definitivo, es de 1536 y se la debemos al cartógrafo italiano Agnese¹⁶³. Según Roberto Levillier la Casa de Contratación, en la documentación oficial utilizaba el nombre Río Solís, y el Consejo de Indias, Río de la Plata, tal como lo declara Alonso de Santa Cruz en el proceso entre Sebastián Gaboto y Medina, pero en los mapas, los portugueses dejaban el río sin nombre alguno y los cartógrafos de Castilla utilizaban el de Río Jordán.

¹⁶³ Roberto LEVILLIER, “*Américo Vesputio*”, QUINTA PARTE: LA CARTOGRAFÍA. CAPÍTULO PRIMERO, punto e) Mapas derivados de los viajes de Caboto y Mendoza identifican con los nombres Huruay, Paraná y Río de la Plata, el sentido histórico de Jordán, presente desde 1502 en la cuenca del Plata, pp. 240-243. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1966.

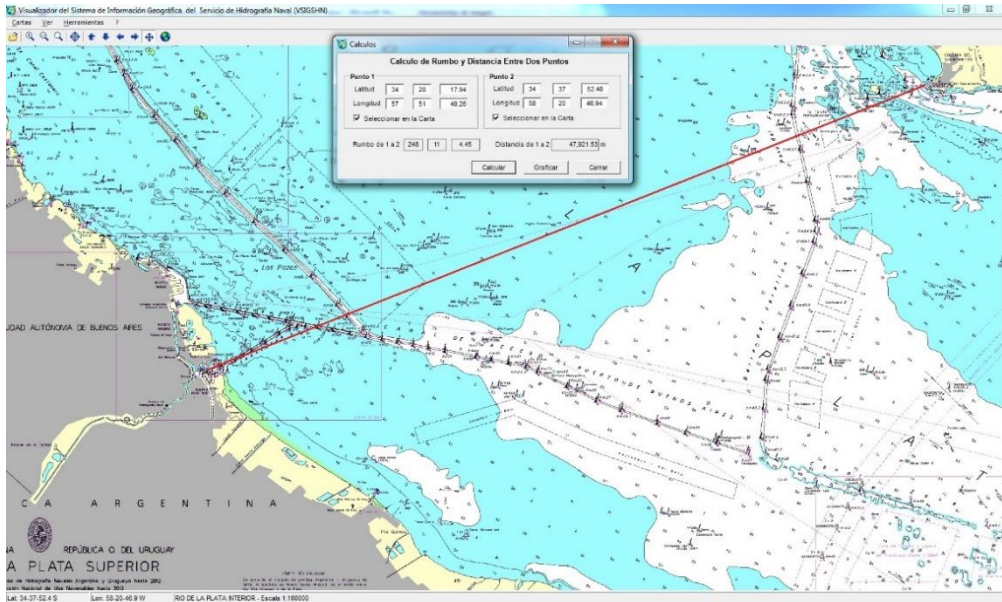
El bautismo oficial con este nombre sustituyó para siempre el Jordán de Vespucio, el San Cristóbal de Magallanes y el Mar Dulce de Solís¹⁶⁴.



Distancia desde San Gabriel –Colonia del Sacramento- hasta Punta Blanca –Quilmes- (carta SHN H-118)

El 6 de enero de 1536 surge frente a San Gabriel (Colonia). Mientras allí se aguardaba el arribo de la nave rezagada del adelantado, se construyeron varios bateles para poder operar en las bajas orillas del Río de la Plata y se exploraba la banda meridional del estuario.

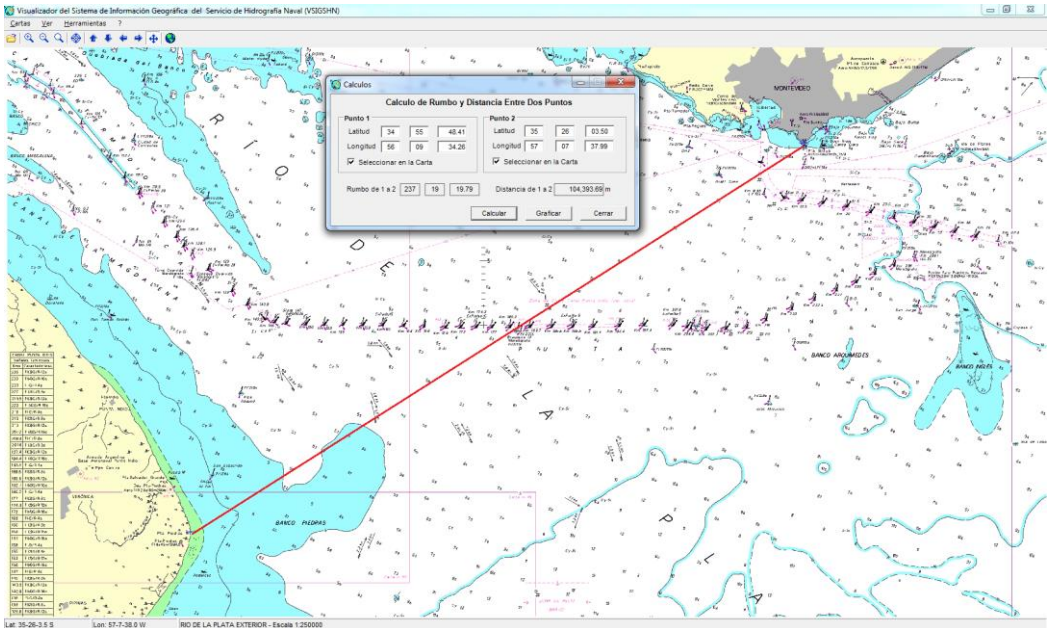
¹⁶⁴ Roberto LEVILLIER, Américo Vespucio. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1966, p. 216, punto 2°.



Distancia desde San Gabriel hasta la desembocadura (histórica) del Riachuelo (carta SHN H-118)

Efectivamente, desde la Isla San Gabriel, en Uruguay, hasta el puerto de Quilmes, provincia de Buenos Aires, hay 41,799 km., en tanto que hasta la desembocadura original del Riachuelo, no así la actual, había 50,159 km.¹⁶⁵ Estos valores, con un error despreciable en tales distancias, coinciden con las 8 leguas que nos señala Ulrico, aún tratándose él de un profano en el arte de la navegación marítima. Ello, en cuanto una legua en la Argentina mide 5,2 kilómetros, según lo afirma Valentina Garza Martínez (ver nota 19), o 5,573 kilómetros.

¹⁶⁵ Conforme la Carta Raster H-118 del SHN entre Colonia del Sacramento (S 34° 27' 59,6'' O 57° 51' 06,29'') con rumbo 247° 28' 27,21'' hasta el Riachuelo de los Navíos (S 34° 38' 20,47'' O 58° 21' 30,12'') hay una distancia de 50,159 kilómetros.



Distancia desde Punta Brava –Montevideo- hasta Punta Piedras (carta SHN H-116).

Tal precisión en las distancias, no hace más que demostrar que cuando arribó la expedición de don Pedro de Mendoza, la topografía del antiguo Río Jordán, luego Mar Dulce de Solís y por último y definitivamente, de la Plata ya era holgadamente conocida.

VII. Carta antigua del Río de la Plata.

Del análisis de la carta del Río de la Plata confeccionada por el piloto real Alonso de Santa Cruz y publicada en su islario, con entendibles errores de escala, dado que se parece más a un croquis que a una carta náutica actual, surgen muchos datos que serán útiles para la historia de la toponimia de la región del Río de la Plata, que en aquella época se entendía comenzar en las costas del Brasil.

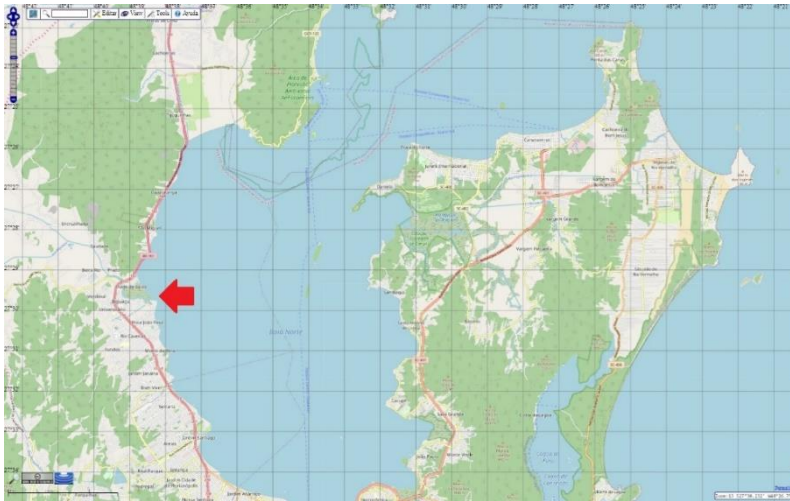
En la versión impresa del “Islario”, a partir de la página 545 aparece el título “Yslas junto a las provincias de San Vicente, y Cananea y Río de la Plata”, que comienza a partir de Cabo Frío.

En la carta, de noreste a sudoeste, el piloto señala las Sierras de San Sebastián y el Río de San Sebastián en la provincia de San Vicente, la Isla de Buen Abrigo, el puerto de San Vicente y una playa. Luego la Bahía y el Puerto de la Cananea, puerto de la Barca, Bahía de San Francisco, Puerto (e Isla) de San Sebastián (estos dos últimos están invertidos en el orden (p. 547, 5ª línea), Puerto de los Patos, frente a la Isla de Santa Catalina e Isla El Reparo.

El Puerto de la provincia de Los Patos que se encuentra frente a la Isla de Santa Catalina no debe confundirse con la playa y la extensísima Laguna de los Patos que se encuentra en Río Grande do Sul.

«Desde el río de Sanct Francisco hasta el puerto de los Patos hay veinte é dos leguas, y está el dicho puerto en veinte é siete grados y medio». Consideramos que si bien son más de 22 leguas, el Río Biguaçu se encuentra exactamente en 27° 29' 7". Pero lo que más llama la atención es el nombre de este accidente: “Biguaçu”. Precisamente el cormorán biguá es un ave acuática que a ojos de marinos de principios del siglo XVI puede asemejarse a un pato. Entendemos que ese es el Río de los Patos al cual se referían los exploradores, incluyendo al cartógrafo Alonso de Santa Cruz¹⁶⁶.

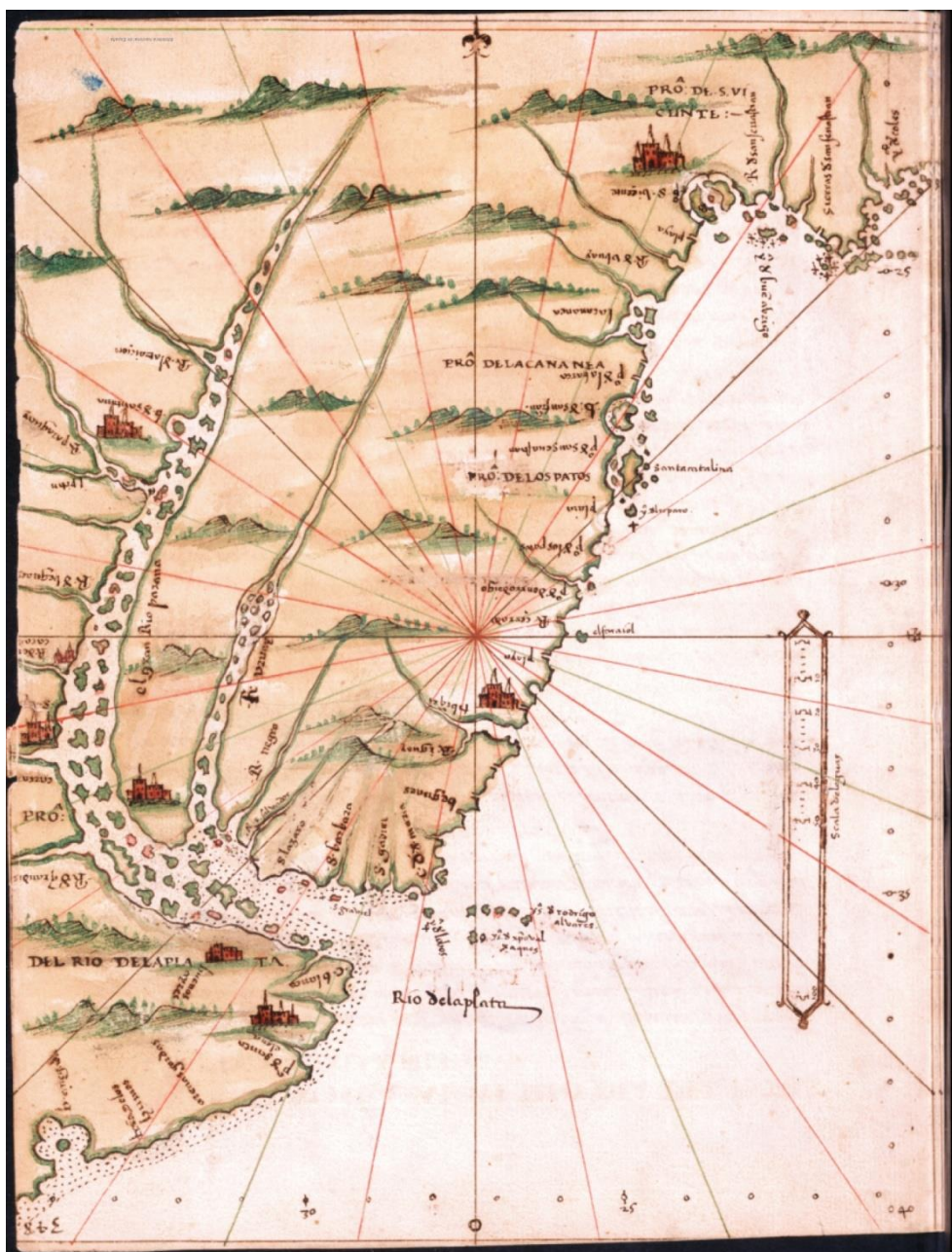
¹⁶⁶ José Toribio MEDINA, Sebastián Caboto, tº 1, pp. 147-148, ver nota 36: Francisco López de Gómara dedica al “Puerto de Patos” el capítulo XC de su obra “Historia de las Indias”, tomo 1, Calpe, Madrid, 1922, pp. 212-213. “Nombráronlo así por haber infinitos patos negros sin pluma y con el pico



Cormorán biguá “Phalacrocorax brasilianus”, el “pato” que vieron los marinos españoles y la ubicación del río Biguaçu, en el continente, frente a la Isla de Santa Catalina¹⁶⁷.

cuervo, y gordísimos de comer peces.” Esta descripción coincide con el cormorán biguá.

¹⁶⁷ https://es.wikipedia.org/wiki/Phalacrocorax_brasilianus





Plano del Río de la Plata del piloto real Alonso de Santa Cruz



Isla del Papagayo



Islas Irmãs –pequena, do meio y de fora-

Islas Moleques do Sul

En tanto que “á tres leguas adelante de esta isla, más al sur, está una isleta que se dice del «Reparo»”. Para nosotros el Islote del Reparó podría tratarse de la Isla de Coral, situada entre las coordenadas de latitud Sur 27° 55' 54" – 27° 56' 31", y longitud Oeste 48° 32' 43" 48° 32' 22", a 10,60 kilómetros al sur de la de Santa Catalina y a 4,65 kilómetros de la costa hacia el este, adentro del mar. Tiene una elevación de 50 metros, lo cual la hace apta para ofrecer reparo a los navíos de los vientos del sudeste, sudoeste y noreste que predominan en la región.

La Isla del Reparó está situada al sur de la de Santa Catalina, como puede verse en los mapas. Oviedo, por su parte, dice: «la isla se llama de Santa Catalina, en torno de la cual hay muchos islotes ó farallones, y á tres leguas adelante de esta isla, más al sur, está una

isleta que se dice del «Reparo»¹⁶⁸. «Y estando en esto, cuenta Luis Ramírez, vimos venir una canoa de indios, la cual vino á la nao capitana y por señas nos dio á entender que había allí cristianos»¹⁶⁹.

Evidentemente “los muchos islotes ó farallones que hay en torno de la isla Santa Catalina” son las islas ubicadas dentro de las cuadrículas comprendidas dentro de las siguientes coordenadas de latitud sur y longitud oeste: del Papagayo (27° 51' 10" S – 27° 51' 27" S y 48° 34' 41" O – 48° 34' 46" O), Irmas (27° 49' 44" S – 27° 50' 42" S y 48° 30' 04" O – 48° 31' 49" O) y Moleques do Sul (27° 50' 23" S – 27° 50' 54" S y 48° 26' 04" O – 48° 25' 44" O).



Isla de Coral

168

¹⁶⁹ José Toribio Medina. Sebastián Caboto, tº 1, p. 138, segundo párrafo.

“Don Rodrigo” está señalado en un curso de agua de una importancia que podría corresponder con la Barra de Ferrugem, boca de entrada de la Lagoa de Goropaba, en latitud 28° 04' 56" S, longitud 48° 37' 46" O y 29.31 km de la isla, o con la Barra de Ibraquera, boca de entrada a la Lagoa de Quintino, en latitud 28° 09' 16" S, longitud 48° 39' 03 O y 36,98 kilómetros de Santa Catalina y frente a la cual se encuentra la Isla Batuta. Nos inclinamos a esta última, dado que el autor del libro “Porto Don Rodrigo” es oriundo y vecino del municipio de Imbituba, donde se encuentra dicha laguna¹⁷⁰. Ambos puntos próximos a los 28° de latitud Sur, y poco más de cuatro leguas de la Isla de Santa Catalina. Debe su nombre a don Rodrigo de Acuña, comandante de una de las naves de la armada de García Jofre de Loaysa¹⁷¹.

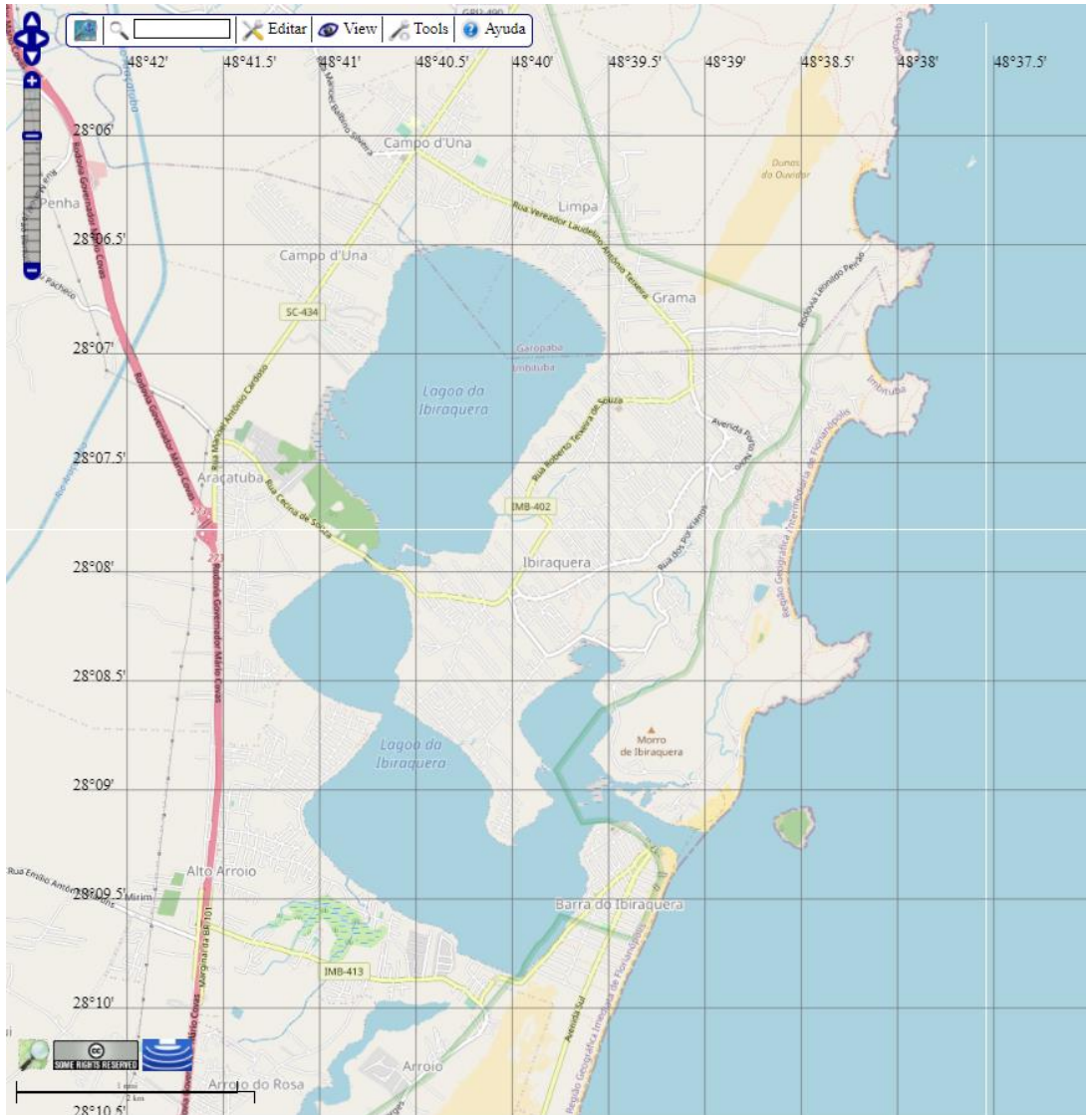
En un relato de piratas, corsarios en rigor de verdad, que conocimos por Enrique de Gandía, fray Juan de Rivadeneira O.S.F. contó “...que al salir de la isla de Santa Catalina habían caído en poder de dos galeones ingleses, los cuales, después de tenerlos un tiempo prisioneros, los habían vuelto a dejar en la costa del Brasil, en el puerto de don Rodrigo situado en 28° de latitud Sud. Los navíos ingleses habían llegado “con el mismo tiempo” que los españoles pero como los primeros navegaban costa a costa y nosotros enmarados (mar adentro) no se habían visto”¹⁷².

¹⁷⁰ Dorvalino Pedro de Mello Filho. “Porto de Don Rodrigo: uma história do Brasil Meridional”

https://www.scortecci.com.br/lermais_materias.php?cd_materias=5503

¹⁷¹ Diego BARROS ARANA, Historia General de Chile, tomo 3, lo menciona en la nota 16. Santiago, 1834, pp. 74-75 y Editorial Universitaria, Santiago, 2000, p. 61: <https://books.google.com.ar/books?id=rpyjd7u47UUC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>, y Francisco Adolpho VARNHAGEN, Vizconde de Porto Seguro, sin poder precisar su ubicación exacta, también hace referencia a él, en su *Historia Geral do Brasil*, tomo 1, Río de Janeiro, 1854, p. 39. Recientemente hemos encontrado, sin haber podido consultarlo aún: “Porto de Don Rodrigo: uma história do Brasil Meridional” de Dorvalino Pedro de Mello Filho, Scortecci Editora, 1ª edição, Sao Paulo, Brasil, 2009. ISBN 978-85-366-1450-2 Formato 14 X 21 cm, 164 páginas.

¹⁷² Enrique DE GANDÍA. Historia de los Piratas en el Río de la Plata, capítulo II, p. 19, Buenos Aires, 1936. El puerto, donde el corsario Edward Fenton tuvo



Barra de Ibraquera en el municipio de Imbituba, Open Sea Map

cautivo y dejó al padre Juan de Rivadeneira O.S.F., en diciembre de 1582, está situado a cuatro leguas de la Isla de Santa Catalina.

La Isla Farayol podría tratarse de dos islas. La das Ararás con un contorno de 2,52 km., situada entre las coordenadas de latitud Sur 28° 19' 05" – 28° 19' 32" y longitud Oeste 48° 38' 48" – 48° 39' 00"; pero también la Isla de los Lobos con un contorno de 1,28 km., situada entre las coordenadas de latitud Sur 28° 26' 45" – 28° 26' 55" y longitud Oeste 48° 42' 26" – 48° 42' 38". Ambas se encuentran a una distancia de 14,47 kilómetros entre sí, entre las ciudades de Imbituba y Laguna.

VIII. Acceso al Río de la Plata.

1. El estuario del Plata.

Playa, una iglesia, un río de ancha boca cuyo nombre no se identifica, ¿beguanes?, Cabo de Santa María, donde en aquella época la costa marítima se convertía en la orilla fluvial oriental del Río de la Plata y toma orientación este-oeste. Hoy día su límite exterior convencional es la Punta del Este, frente a la cual se encuentra la Isla de los Lobos.

Hacia el este de la Isla de los Lobos se observan dos grupos de islas, magnificadas, dado el peligro que en aquella época significaban para la navegación, por no existir aún el señalamiento, sea mediante faros, balizas o boyas.

Al norte se encuentran las Islas de Rodrigo Álvarez (p. 549, 2° párrafo). Entendemos que deben ser las que en las cartas actuales aparecen como Islas del Castillo Grande, frente al Cabo Castillo¹⁷³. Rodrigo Álvarez¹⁷⁴, es el piloto de la armada de Sebastián Caboto que, apartándose de la ruta que se había seguido a la ida, parece que, se hizo mar afuera al salir del Río, descubriendo entonces los islotes que en los antiguos mapas se marcan con su nombre en el océano, frente al Cabo Santa María¹⁷⁵.

¹⁷³ La Isla Seca, latitud 34° 21' 06" S, longitud 53° 45' 38" O y la Isla del Marco, latitud 34° 20' 60" S, longitud 53° 44' 27" O, entre las que hay una distancia de 0,98 millas náuticas (1,82 km.).

¹⁷⁴ José Toribio MEDINA. El veneciano Sebastián Caboto, t I., p. 223.

¹⁷⁵ José Toribio MEDINA. El veneciano Sebastián Caboto, t I., pp. 138-139.

Según Madero: “El piloto Francisco de Torres descubrió más adelante las islas inmediatas al cabo Apolonio, que desde entonces conservan su nombre, y a las que el Islario de Alonso de Santa Cruz llama de Rodrigo Álvarez, por pretender este piloto –que también vino con Caboto- haber sido él quien primero las divisara.”¹⁷⁶

Al sur se señalan las Islas de Cristóbal de Jaques, que deben ser las que se encuentran frente al Cabo Polonio, y que hoy se conocen como Islas de Torres¹⁷⁷.

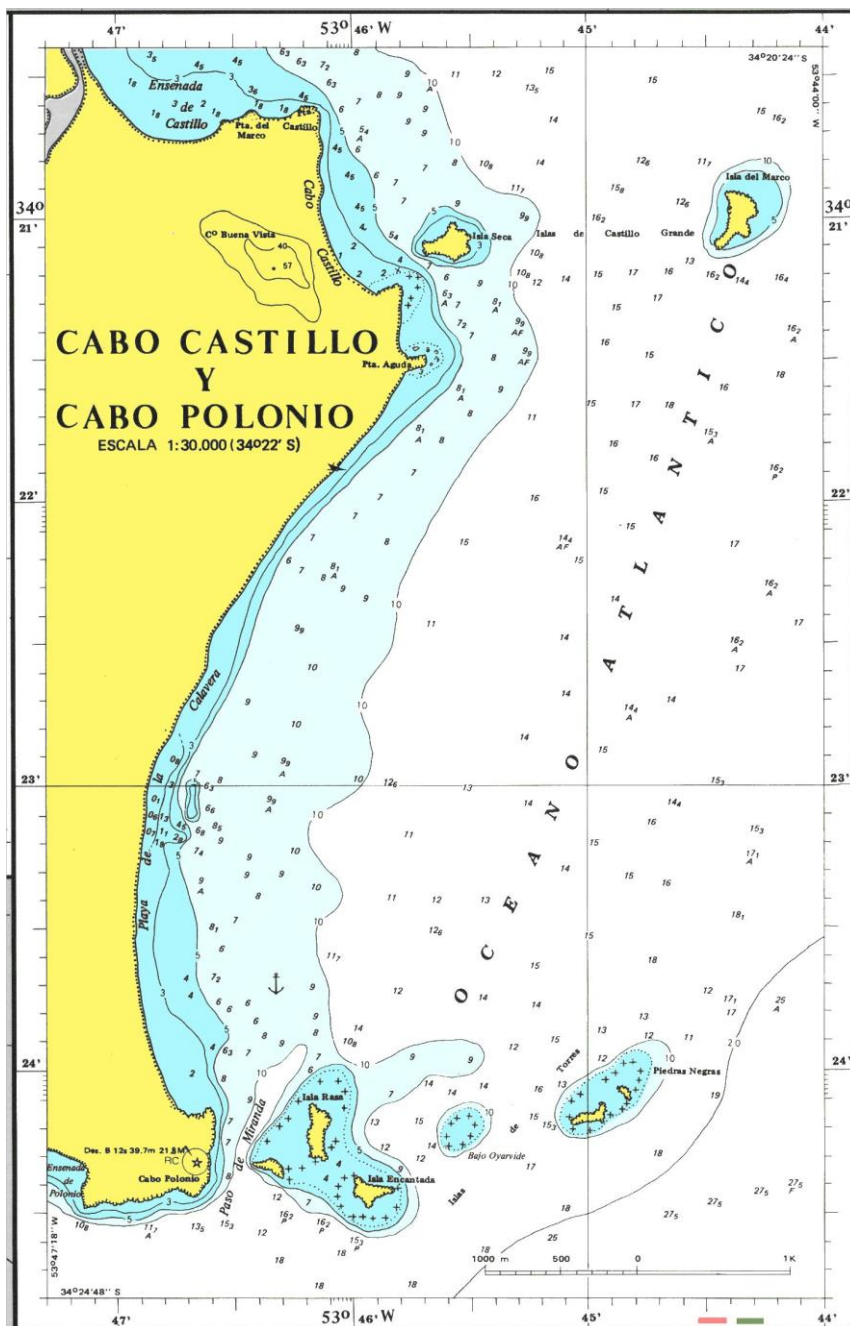
Consideramos, discrepando con Madero, que Rodrigo Álvarez no llamó así a las de Torres sino a las de Castillo Grande, que están al norte, puesto que las que se encuentran al sur son las de Torres y en el “Islario” son nombradas de Cristóbal Jacques.

Según el diario de abordo de un capitán de la armada de Camargo, a su regreso del Estrecho de Magallanes, las Islas de Cristóbal Jaques fueron avistadas el 30 de diciembre de 1540 “que están á boca del río de La Plata,... a treinta y cinco grados y un medio” (latitud 35° 30' S), con un error de poco más de un grado¹⁷⁸.

¹⁷⁶ Eduardo MADERO. Historia del Puerto de Buenos Aires, Imprenta de La Nación, 1892, p. 23.

¹⁷⁷ Rasa latitud 34° 24' 11" S, longitud 53° 46' 10" O, Encantada latitud 34° 24' 26" S, longitud 53° 45' 27" O, y Piedras Negras latitud 34°24' 10" S longitud 53° 45' 03" O, entre las cuales se encuentra el Bajo Oyarvide y separadas del continente por el Paso Miranda. Las distancias entre islas son: Rasa-Piedras Negras 1,71 km., Piedras Negras-Encantada 1,46 km., y Encantada-Rasa 0,56 km.

¹⁷⁸ Relación..., publicada en la colección Torres de Mendoza tomo 5°, p. 561, tomada del Tomo XXXVI de la colección Juan Bautista Muñoz, y también en el Anuario Hidrográfico de Chile, 1879, pp. 457-477.



Carta ROU-18 Cabo Castillo y Cabo Polonio



El cabo Santa María y el cabo Polonio en la Carta N° 5 del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada de la República Oriental del Uruguay

Rolando Laguarda Trías identifica las de Rodrigo Álvarez con las de Torres, en tanto que las de Cristóbal de Jacques las sitúa en la punta o cabo que sigue al cabo Polonio, esto es el de Santa María, pero allí no hay ninguna isla, sino solo tres bajos: Falkland, 18 de julio, Speedwell y el banco Laplace.

En la siguiente punta, que es la de José Ignacio, tampoco hay ninguna isla, sino solamente el bajo Ladass, y en la siguiente, Punta

del Este, ya se encuentra la Isla de Lobos, consignada por Alonso Santa Cruz en la carta del Río de la Plata de su islario con ese mismo nombre. Por lo tanto, las Islas de Cristóbal Jacques que, en la ruta de entrada al estuario en sentido Este-Oeste, deben ser obligadamente las inmediatas anteriores a la Isla de Lobos, no pueden ser otras que las de Torres.

Aunque no ha sido consignada en el Islario de Alonso Santa Cruz, se observa que la isla cercana al continente al NNO de la Isla de Flores, debe ser la de Gorriti, solo que por los errores de escala a que hemos hecho referencia, ambas han quedado entre el Cabo Santa María y la Punta del Este, entre los que media una distancia de 78,07 kilómetros, y frente a la última de las cuales se encuentran ambas islas.

En la orilla occidental, de sur a norte, se señala la Bahía Anegada (parece la zona de Bahía Blanca), Bahía ¿de las brumas?, Arenas gordas en la costa atlántica bonaerense, Punta de Santa Elena que parece ser la Punta Rasa del Cabo San Antonio, una iglesia (no conocemos ningún asentamiento ni construcción en esa zona en aquella época), Cabo Blanco parece ser la actual Punta Piedras, pero en su diario, Francisco Albo, el piloto griego de la expedición de Magallanes, consigna que el martes 7 de febrero de 1520 “levamos la punta de Santanton (es Cabo Blanco)”¹⁷⁹, pero se está refiriendo sin duda al Cabo San Antonio.

2. Río de la Plata medio y superior.

Ya adentro del estuario, desde el sureste hacia el noroeste, hallamos a la punta San Gabriel, la actual Colonia del Sacramento, entre dos cursos de agua, al este el arroyo Riachuelo y al oeste solo dos cursos de agua importantes, el primero sin nombre y el segundo

¹⁷⁹ Martín FERNÁNDEZ NAVARRETE. “Colección de viajes y descubrimientos que por mar hicieron los españoles”, tomo 4º, Documento XXII “Diario ó derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria, escrito por Francisco Albo. (Archivo de Indias en Sevilla, legajo 1º, papeles del Maluco desde 1519 a 1547)” p. 212.

nombrado Santa Bárbara. Algo desfasada de la punta, se individualiza la Isla de San Gabriel¹⁸⁰.

El curso de agua sin nombre señalado a continuación de San Gabriel en el mapa de Santa Cruz, no puede ser otro que el arroyo de San Pedro o el Río de San Juan, donde actualmente se encuentra el Parque Nacional Anchorena.

El segundo río, con el nombre Santa Bárbara, debe tratarse del Arroyo de las Vacas, donde está la ciudad de Carmelo, frente al cual se encuentran la isla Sola y el islote El Matón, que es más grande que la anterior. Es evidente que estas islas o islotes, que se encuentran sobre la banda oriental del Río de la Plata se diferencian claramente de las islas del Delta del Paraná, porque se encuentran a uno y otro lado de la vaguada o talweg del curso fluvial. Las islas de Martín García, Oyarvide y Lucía aparecen más integradas al Delta del gran Río Paraná, al occidente de la vaguada, en tanto que las de Dos Hermanas, El Matón, Sola, Juncal y Juncalito, se encuentran al oriente. Las islas representadas por Alonso de Santa Cruz deben ser las dos mayores de todas estas cinco: El Matón y Juncal, mayores en tamaño que San Gabriel, aunque menos importantes desde el punto de vista logístico. La Isla Juncal se encuentra entre Latitud 33° 57' 0.6" S y Longitud 58° 23' 41.3" O el extremo norte, y Latitud 33° 59' 14.6" S Longitud 58° 21' 45.1" O el extremo sur.

Por último, San Lázaro, entre San Gabriel, al noroeste de esta y el Río de San Salvador. En la carta de Santa Cruz no se ha señalado curso de agua alguno, pero sí dos grandes islas, que consideramos podría tratarse de El Matón y Juncal y continuación de estas islas se halla San Lázaro. Esta toponimia, que hoy día desconocemos, debe corresponder al Arroyo de las Víboras, en cuya desembocadura hay una ensenada natural.

A continuación y sobre la misma orilla observamos el Río Negro, en cuya desembocadura se hallan las islas Santiago Grande, de Lobos, Pepe ladrón grande y Pepe ladrón chico, y finalmente el Río Uruguay.

¹⁸⁰ José Toribio MEDINA. El veneciano Sebastián Caboto, t I., p 159, nota 6.

Las Islas de López o las Islas de Hornos no son representadas por Santa Cruz. En tal caso, habrían sido magnificados por el peligro que significaban para la navegación, en especial por ser pequeñas, al igual que las Islas de Cristóbal de Jacques y de Rodrigo Álvares. En la cartografía histórica de Alonso de Santa Cruz estos islotes aparecen en tamaño similar a San Gabriel.

La orilla oriental finaliza en el Río Negro y el Río Uruguay y la occidental en el gran Río Paraná, todos los cuales se encuentran perfectamente identificados. En la Punta Gorda, actualmente se encuentra el obelisco que marca el límite convencional entre el Río Uruguay y el Río de la Plata: Latitud 33° 54' 59.5" S y Longitud 58° 24' 59.8" O.

En la orilla occidental, Buenos Ayres –señalado con un edificio o iglesia-, Río de los Querandís que podría ser el Río Luján, un nombre que no se distingue, una iglesia, y ya continuando por el Río Paraná, Arroyo de carac... (debería tratarse del Río Carcarañá puesto que se observa una edificación que debiera ser el fuerte Sancti Spiritu), Río de ¿beguaes?, un nombre que nos se distingue, Río Paraguay, Bahía de Santana, un edificio o iglesia que debe ser Asunción del Paraguay y Río de la Traición, donde fue asesinado Juan de Ayolas por los indios payaguás.

IX. Los primeros puertos.

1. San Gabriel

El 3 de abril de 1526 Sebastián Caboto había partido de San Lúcar de Barrameda.

Seis días después de su salida de Santa Catalina –el 21 de febrero de 1527- llegó Caboto al Cabo de Santa María, y con muchos trabajos y peligros remontó el Plata, hasta que el 18 de marzo llegó á la isla que desde entonces se llama San Gabriel. El 6 de abril fondeó en la ensenada que se nombró San Lázaro; que á juzgar por el plano de Alonso de Santa Cruz – cuya copia auténtica Eduardo Madero tuvo a la vista- y afirmaba ser el primero que se

levantó sobre el Río de la Plata, determina alguna de las inflexiones de la costa que quedan arriba de la Punta Gorda oriental¹⁸¹.

El trayecto entre Santa Catalina, Brasil y el Cabo de Santa María, en la desembocadura del Río de Solís, lo hizo tan solo en seis días, y se encontraba llegando al lugar de San Lázaro, en el río Uruguay, el 6 de abril de 1527, día de este santo¹⁸². Si bien hasta ese lugar no menciona específicamente ningún otro punto geográfico, Medina entiende que debe haber pasado por la Isla de San Gabriel, a 30 leguas de la desembocadura del río, y designado a esta así el 18 de abril, día del santo según Bastus en su *Nomeclatur*, o el 26 de marzo, según otros¹⁸³.

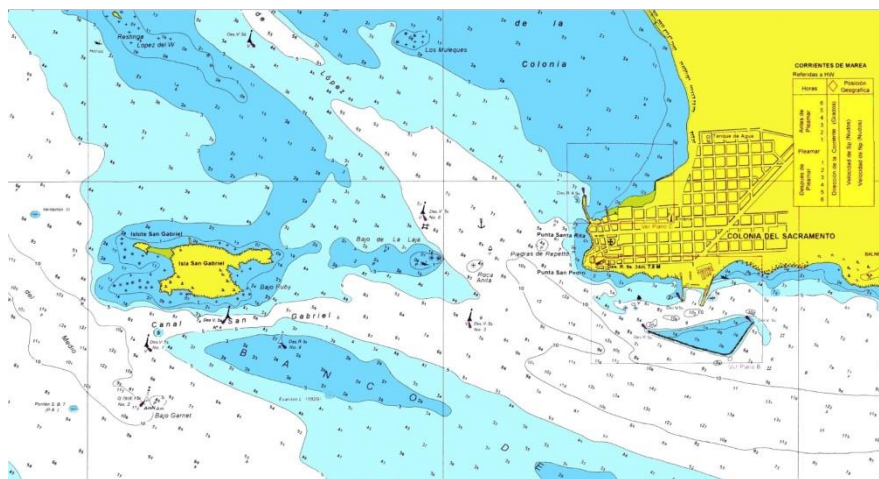
¹⁸¹ Eduardo MADERO, *“Historia del Puerto de Buenos Aires”*. Descubrimiento y primera exploración del río Paraná, VII, p. 63.

¹⁸² 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”* Tomo 1, Capítulos XI Viaje a las Molucas: VI Hasta salir de Pernambuco, p. 103 y VI. Primera exploración del Paraná, pp. 158-159.

¹⁸³ Ver nota 6, página 159, tomo 1. No obstante, hemos comprobado en Open Sea Map que la cantidad exacta de sesenta leguas, es la distancia que existe desde Punta del Este hasta el Arroyo San Pedro.



Isla San Gabriel



Carta ROU-5 Colonia del Sacramento e Isla San Gabriel

Esta isla es muy pequeña, de mucha arboleda y no tiene el abrigo necesario para los navíos que allí aportan, pero está de tierra firme a tan solo media legua, exactamente a 2,625.34 metros, en un rumbo de 91° donde hay un puerto razonable¹⁸⁴.

El 8 de mayo de 1527 ya se hallaba remontando el brazo del Paraná de las Palmas con la carabela ó bergantín «San Gabriel» y la galeota «Santa Catalina». También es probable que le hayan puesto el nombre San Gabriel por la nave descubridora. Tal fue el caso de las Islas Malvinas, que al ser descubiertas en 1520 fueron llamadas con el nombre del navío que desertó de la armada de Magallanes y llevaba el nombre de “Santantón”.

Según Ruy Díaz de Guzmán desde Montevideo a la isla de San Gabriel hay 20 leguas, dejando en medio el puerto de Santa Lucía. En este paraje desemboca el río muy caudaloso del Uruguay, de que tengo hecho mención, el cual tiene allí de boca cerca de tres leguas y dentro de él un pequeño río que llaman de San Juan, junto a otro de San Salvador, puerto muy acomodado, y diez leguas por él adelante uno que llaman río Negro, del cual arriba a una y otra mano entran infinitos, en especial uno caudaloso que tiene por nombre Pepirí, donde es fama muy notoria haber mucha gente que posee oro en cantidad que trae este río entre sus menudas arenas¹⁸⁵.

¹⁸⁴ S.H.N. Carta Raster H-117 Río de la Plata: Punta Piedras a La Plata y Colonia.

¹⁸⁵ Ruy Díaz DE GUZMÁN. “*Anales del Descubrimiento, Conquista y Población del Río de la Plata*” libro 1, capítulo III. Asunción, 1980, pp. 82-83. Buenos Aires, 2012, pp. 74-75. Este autor señala la distancia entre Montevideo y San Gabriel en 20 leguas que son, como máximo, 110 kilómetros aproximadamente, pero en la carta SHN H-101, hemos medidos 165,048 kilómetros.

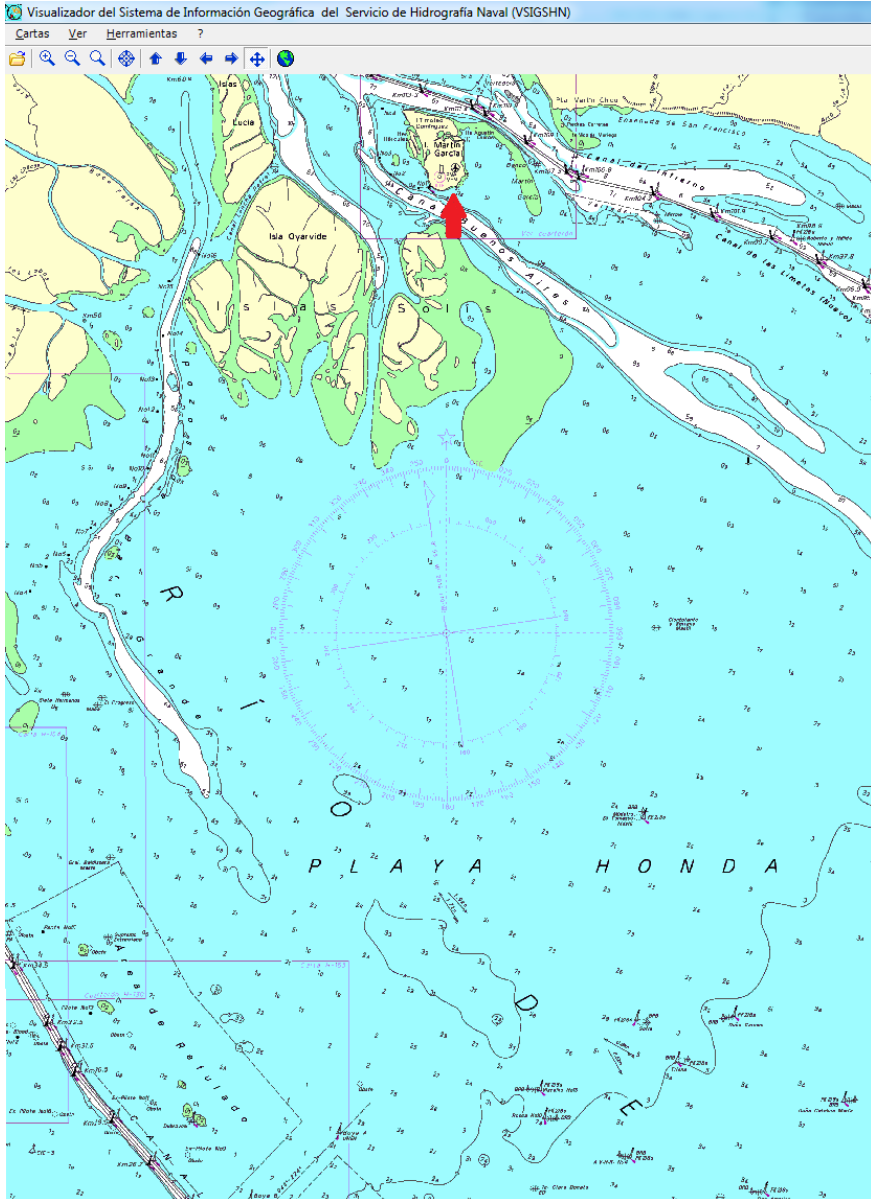
2. San Lázaro

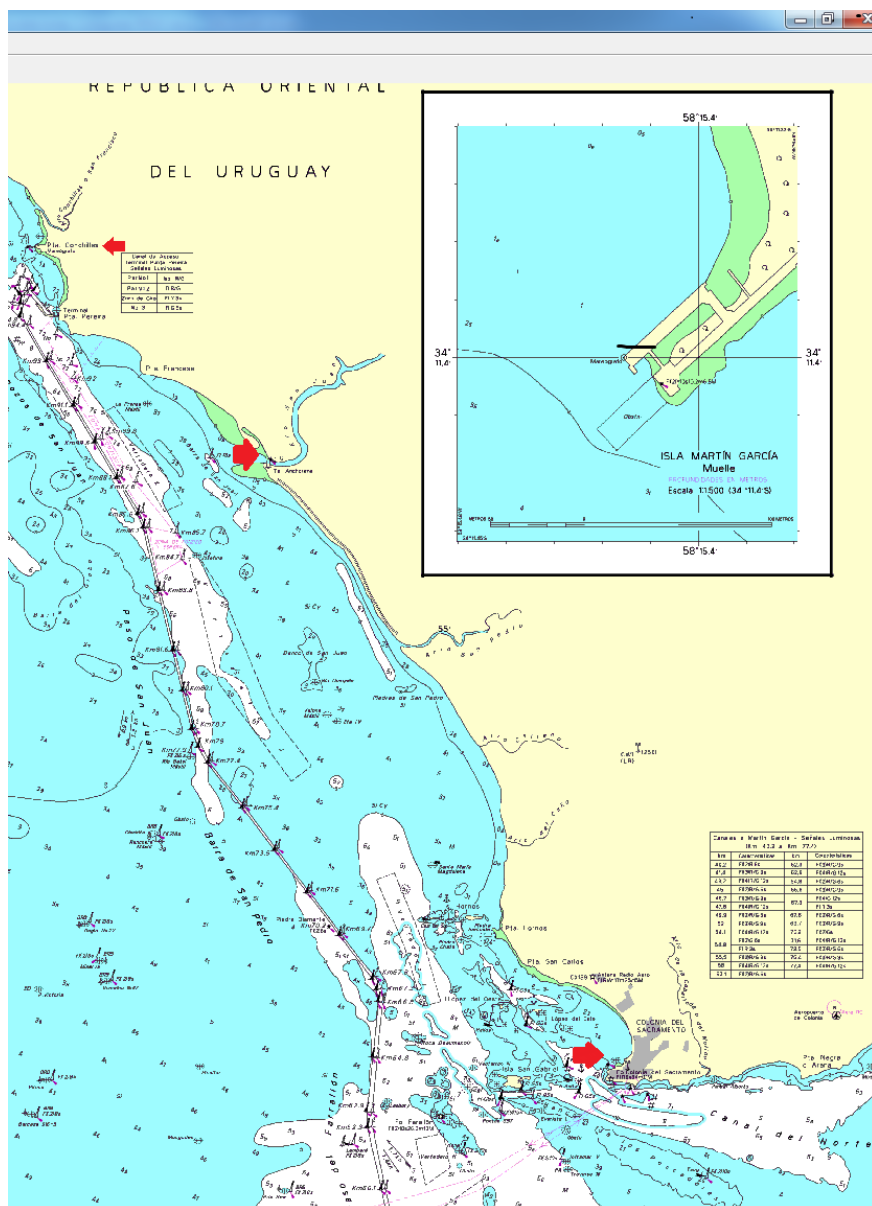
Luego de San Gabriel, fue la segunda escala de la expedición de Sebastián Caboto en la entrada al Río de la Plata, al abrigo de un río en un “puerto de tierra firme” que llamaron de San Lázaro.

Según asegura Ramírez, los trabajos y peligros que experimentaron durante las primeras cuarenta leguas que remontaron el río fueron mayores que las de todo el resto del viaje que habían seguido hasta entonces, llegando al cabo de ellas á fondear frente á un punto de tierra firme á que pusieron por nombre San Lázaro, por haber arribado allí el domingo de Lázaro, 6 de Abril de 1527¹⁸⁶.

En San Lázaro se descargaron las naves en mérito al poco calado del río, quedando un destacamento de doce hombres al mando del capitán Francisco César, el mismo que protagonizaría otra de las leyendas generadas por la conquista. Tras una violenta sudestada que arrojó a tierra la galeota y estuvo a punto de hacer zozobrar las restantes naves, Caboto ordenó a Antón de Grajeda que partiese con la Santa María del Espinar y la Trinidad en busca de un puerto más seguro.

¹⁸⁶ José Toribio MEDINA. “*El veneciano Sebastián Caboto...*” Tomo 1, p. 158, último párrafo.





Sobre su ubicación existen varias opiniones¹⁸⁷: para Ruy Díaz de Guzmán se trataría del río San Juan, para José Toribio Medina la punta de Martín Chico, para Julián Miranda la actual Conchillas¹⁸⁸, para Eduardo Madero correspondería a la Punta Gorda¹⁸⁹ y para Rolando Laguarda Trías se trataría del Arroyo de las Vacas, a cuya orilla se encuentra la ciudad de Carmelo. Sin descartar esta última hipótesis, consideramos que también podría corresponder al Arroyo de las Víboras. En efecto, en cuya desembocadura hay una ensenada natural, como lo hemos demostrado en IX. en base al análisis de la cartografía de un testigo presencial calificado como Alonso de Santa Cruz, quien expresó en su deposición ante los Oficiales Reales de Sevilla, que las leguas que remontaron fueron sesenta; y de los dichos de otro testigo presencial, el tripulante Antón Falcón, quien cuenta que llegaron «á una isla que se dice San Lázaro», (página 482) y como ésta no puede ser la de Martín García, ya que era conocida con ese nombre desde entonces, es de creer que San Lázaro fuese la isla llamada actualmente Juncal: confirmaría así la hipótesis de Madero”

¹⁸⁷ Juan Antonio VARESE. Las dos fundaciones de San Salvador Publicado en Ciclo de Conferencias año 2012. Academia de la República Oriental del Uruguay de Historia Marítima y Fluvial. Historia y Arqueología Marítima (Histarmar). <https://www.histarmar.com.ar/AcademiaUruguayMyFI/2012/LasDosFundacionesdeSanSalvador.htm>

¹⁸⁸ Medina en la nota 5 (páginas 158-159) advierte “que Santa Cruz, en su deposición ante los Oficiales Reales de Sevilla, expresó que las leguas que remontaron fueron sesenta; y que Antón Falcón cuenta que llegaron «á una isla que se dice San Lázaro», (página 482) y como ésta no puede ser la de Martín García, ya que era conocida con ese nombre desde entonces, es de creer que San Lázaro fuese la isla llamada actualmente Juncal: confirmaría así la hipótesis de Madero. Situado en latitud 34°12' 21.9" S longitud 58°04' 29.9" O al sudeste de Martín Chico a 13,16 km (8,18 millas náuticas) en línea recta por vía acuática.

¹⁸⁹ Eduardo MADERO, “*Historia del Puerto de Buenos Aires*”, Capítulo Descubrimiento y primera exploración del Río Paraná, VII, primer párrafo, p. 63.

3. San Salvador:

La circunstancia de que la Iglesia Católica conmemore la fiesta del Salvador el 27 de marzo es un indicio de que Grajeda fondeó con sus naves en ese día; y á la vez que, por haber llegado en tal fecha, puso nombre de San Salvador al puerto.

Madero, (página 64) al hablar de la orden dada por Caboto á Grajeda respecto al puerto seguro donde debía meter las naves, no indica cuál fuera ese puerto, remitiendo al lector á una nota que sobre el particular pensó sin duda poner á la carta de Luis Ramírez, pero que al fin, quizás por olvido, no la redactó. De los documentos, incluso la carta de Ramírez, no es posible deducir nada acerca del viaje de las naves al mando de Grajeda hasta el puerto de San Salvador. De los términos en que aquél se expresa respecto á su permanencia en San Lázaro se desprende con toda claridad, á nuestro entender al menos, que Grajeda luego partió de allí. Sabemos, además á este respecto, que cuando llegó Diego García (de Moguer) encontró á Grajeda en San Salvador¹⁹⁰.

La ubicación de su desembocadura es Latitud -33° 28' 13.1" Sur, Longitud 58° 24' 01.7" Oeste, según Open Sea Map.

Los arqueólogos han ubicado positivamente este sitio sin aparentes dificultades, por cuanto Caboto había dibujado en su mapamundi el río de San Salvador, cuyo nombre se conserva en las cartas actuales. La posición del sector subacuático del yacimiento, en base a una comparación entre el plano-croquis de los arqueólogos y la aplicación Open Sea Map es: latitud 33° 29' 26.3" S y longitud 58° 23' 19.4" O¹⁹¹.

¹⁹⁰ José Toribio MEDINA. "El veneciano Sebastián Caboto..." Tomo 1, p. 160, nota.

¹⁹¹ José López Mazz, Valerio Buffa, Verónica De León y Cristina Cancela. La localidad histórico arqueológica del Río San Salvador (Soriano, Uruguay). Revista del Museo de Antropología. Dossier Arqueología del Litoral, 7 (2): 285-292, 2014 / ISSN 1852-060X (impreso) / ISSN 1852-4826 (electrónico): <http://revistas.unc.edu.ar/index.php/antropologia/index>

4. Sancti Spiritu.

El Fuerte de Sancti Spiritu fue el primer asentamiento hispánico en el actual territorio argentino, en la confluencia de los ríos Carcaraña y Coronda. Sebastián Caboto llegó allí el 19 de mayo, aunque según Eduardo Madero el 27 siguiente¹⁹², y construyó en la cima de dicha península, un fuerte de maderos con su terraplén, dos torreones y baluartes bien cubiertos, para defenderse de los indios. Y ese fue el que llamó fuerte de Sancti Spiritu, probablemente por haber llegado allí en la fecha en que la Iglesia celebra la Pascua de Pentecostés. Según otra versión, la fundación habría sido el 9 de junio.

Por medio de sus intérpretes supo que en el delta del Paraná, cercano del lugar en que estaba fondeado, vivía Francisco del Puerto, grumete de la armada de Solís, que había escapado de la catástrofe en que pereció su jefe. Aquél, luego que supo el arribo de la nueva armada de España, se presentó en el campamento doce leguas más arriba, en la confluencia del Paraná con el Carcarañá, que era el río que Francisco del Puerto le había dicho que descendía de las sierras, «donde comenzaban las minas de plata y oro» resolvió establecer de asiento su cuartel general, á cuyo intento comenzó luego á fabricar una casa de tapias cubierta de madera y paja.

Según el grupo de arqueólogos y autores de los artículos citados, quienes en época reciente lograron ubicar sus restos bajo tierra, en la localidad de Puerto Gaboto, provincia de Santa Fe, Argentina, el asentamiento perduró hasta 1529, poco menos de tres años. Ese breve período culminó con un ataque de las poblaciones indígenas en el que se presume perecieron unos treinta españoles, la mitad de los integrantes de la guarnición comandada por el capitán Gregorio Caro.

Que durante el siglo XIX y principalmente en el XX, en base a documentación y cartografía histórica, investigadores como Félix de Azara, Ramón Lassaga, Estanislao Zeballos, Félix F. Outes,

¹⁹² Eduardo MADERO, "*Historia del Puerto de Buenos Aires*", Imprenta de La Nación, 1892, p. 64.

Alberto Rex González y Agustín Zapata Gollán, así como un equipo de la Dirección Nacional de Antropología dirigido por Rita Ceballos, intentaron dar con la localización del fuerte, sin conseguirlo, pues con el tiempo se borró todo rastro del asentamiento y recién en 2006 se pudieron aplicar técnicas arqueológicas para estudiar el inicio del proceso de conquista y colonización¹⁹³.

“El fuerte quedó destruido y se perdieron las mercaderías de la Corona y de los armadores. Los sobrevivientes fueron rescatados y, con el resto de la expedición, regresaron a España, y fueron juzgados en Sevilla”. Así afirmado parece que aquí no hubiera quedado nadie y se los hubiesen llevado a todos¹⁹⁴. Tenemos elementos para dudar de ello.

¹⁹³ Gabriel Cocco, Guillermo Frittegotto, Iban Sánchez Pinto, y Mariano Martínez, *El fuerte Sancti Spiritus, el primer asentamiento europeo en el actual territorio argentino*. [Ciencia Hoy 24, 142: 13-18](#) el 01/02/2015 (consultado el 7 de febrero de 2018).

María Eugenia, ASTIZ y Adriana TOMÉ, “Localización y descripción de Sancti Spiritus (1527-1529)”, [Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología 12](#), Buenos Aires, 1987 (consultado el 7 de febrero de 2018). POLITIS G., BONOMO M. y DI PRADO V., “Ceramistas de la ribera. Los antiguos pobladores del delta del Paraná”, [Ciencia Hoy 23, 133: 31-37](#). AZKARATE, A.; ESCRIBANO RUIZ, S.; SÁNCHEZ PINTO, I.; BENEDET, V. “Recuperación y puesta en valor del Fuerte Sancti Spiritus, un asentamiento español en la Gran Cuenca del Río de la Plata (Puerto Gaboto, Santa Fe, Argentina)”. [“Informes y Trabajos” 7: 8-21](#). Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España. 2011. COCCO, G.; LETIERI, F.; FRITTEGOTTO, G. “El descubrimiento y estudio del Fuerte Sancti Spiritus”. [Revista América nº 20](#). Santa Fe: Centro de Estudios Hispanoamericanos, 2011. pp. 69-85. ISSN 0329-0212. LETIERI, F.; COCCO, G.; “Proyecto: localización del primer asentamiento español en la Cuenca del Río de la Plata - Fuerte Sancti Spiritus 1527-1529 localidad de Puerto Gaboto provincia de Santa Fe”; en Berón, M.; Luna, L.; BONOMO M.; MONTALVO, C.; ARANDA, PASQUALI, C. “Mayólicas y contenedores comerciales en el fuerte Sancti Spiritus (1527-1529)”. [Revista América Nº 21](#). Centro de Estudios Hispanoamericanos, Santa Fe, 2012. pp. 121-140. ISSN 0329-0212.

¹⁹⁴ Esto quedó demostrado a través de la Información de los méritos y servicios del Capitán Gonzalo de Mendoza del 15 de febrero de 1545 que publica Lafone Quevedo *Viaje al Río de la Plata*, traducción de Samuel A. LAFONE QUEVEDO, BUENOS AIRES, 1906. Apéndice “C”: Información de los méritos y servicios del Capitán Gonzalo de Mendoza, pp. 367-383, que cita Enrique de Gandía en su

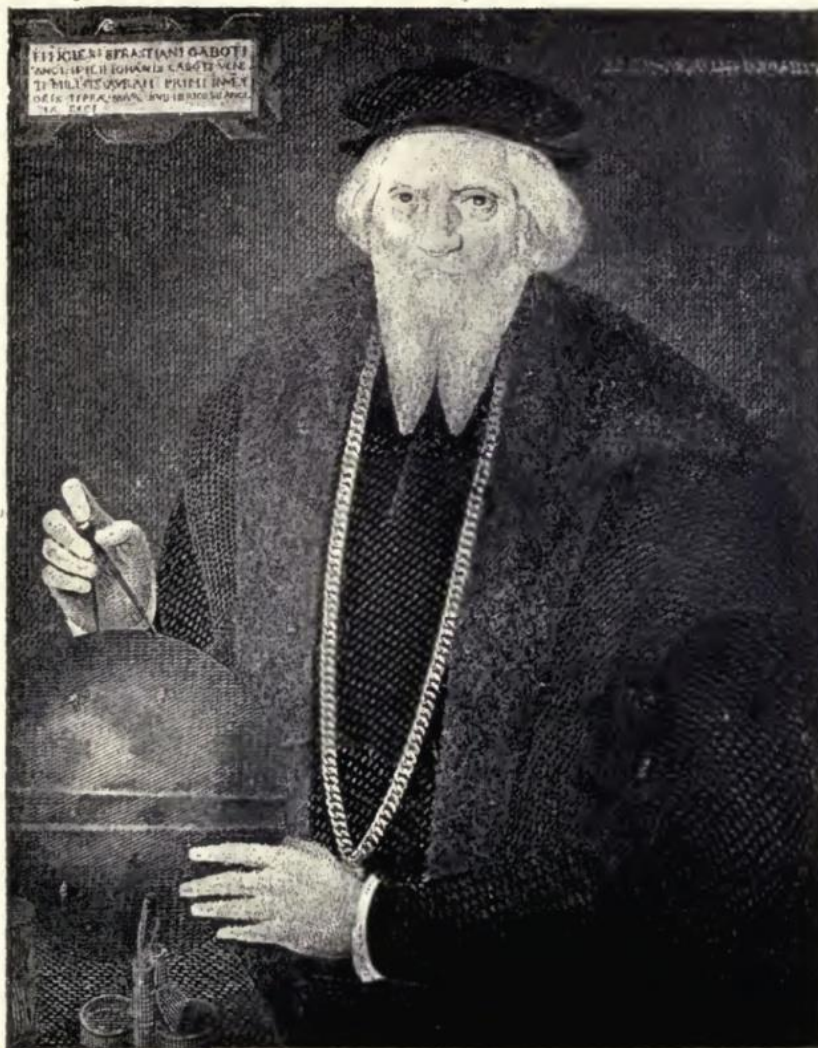
Caboto resultó a condenado a cuatro años de destierro en Orán, pero el rey lo absolvió al año y retomó su antiguo cargo de piloto mayor. La documentación de esos procesos judiciales se conserva en el Archivo General de Indias, fue en gran parte transcrita por José Toribio Medina, quien nos ha brindado los mejores datos en cantidad y calidad¹⁹⁵.

En efecto, refiere que aún muchísimos años más tarde se le ve figurar en los mapas con el nombre de «fortaleza de Gaboto»¹⁹⁶. En el mapa de Jansonio (1641) se le llama «S. Spirito ó Torre de Gaboto». Y en la nota n° 11 del Capítulo XIII, que “en la carta del Paraguay de D’Anville (1735) se marca el sitio simplemente con el nombre de Gaboto; y en el célebre mapa de Cano y Olmedilla con el de «Rincón de Gaboto».

“Historia de la conquista del Río de la Plata y del Paraguay. Los gobiernos de don Pedro de Mendoza, Álvarez Núñez y Domingo de Irala 1535-1556.” Capítulo II “La conquista del país del hambre”, nota 65, página 48.

¹⁹⁵ José Toribio MEDINA, “*El veneciano Sebastián Caboto...*”. (2 vol.) [Tomo 2](#).

¹⁹⁶ José Toribio MEDINA. “*El veneciano Sebastián Caboto...*” Tomo 1, p. 161.



Sebastian
Gaboto

El padre Pedro Lozano, que escribía en 1745 su Historia de la conquista del Paraguay, afirma que en su tiempo se conservaban algunos restos del fortín¹⁹⁷, si bien Medina hace notar que esa información debía tenerla de otros.

Hacia principios del siglo XIX, don Pedro Tuella dice otro tanto en su «Relación histórica del pueblo y jurisdicción del Rosario de los Arroyos» publicada en el Telégrafo Mercantil, t. III, Buenos Aires, 1801¹⁹⁸.

D. Agustín de Azara, quien sí parece haber visitado el sitio del fuerte, dice que «según sus restos, **era cuadrado, rodeado de foso y palizada, con los ángulos elevados con terraplén**»¹⁹⁹. Medina refiere que en sus días, visitaron esos parajes D. Estanislao S. Zeballos y D. Ramón J. Lassaga, quien dice en sus “Tradiciones y recuerdos históricos”, p. 271, que pudieron descubrir un «**foso ancho, ya casi cubierto de vegetación**», que tendría unos **seis pies de ancho**; y que «**á distancia de 50 varas uno de otro, demarcábanse perfectamente los torreones**». Don Félix F. Outes, que practicó un reconocimiento prolijo del lugar, ilustrándolo con algunas vistas y croquis, dijo no haber podido hallar los restos á los que se refería Lassaga²⁰⁰.

Mariano A. Pelliza en la introducción a la obra Ulrico Schmidl: “Esta fortaleza, abandonada en los desiertos de América sin ningún género de protección y sin medios propios de mantenimiento, estaba espuesta á perecer, y pereció asaltada por los indios timbús; y los que no murieron de su valerosa guarnición quedaron cautivos

¹⁹⁷ Libro II, capítulo 1º (Edición Andrés Lamas, tº II, p. 20 y edición A.N.H. tº 1º, p. 288, § 27).

¹⁹⁸ Reproducida en las «Memorias y noticias históricas para servir á la historia antigua de la República Argentina» (pp. 123-140) en la *Revista de Buenos Aires*: <https://books.google.com.ar/books?id=dBwdkuTZ-hoC&hl=es&lr=>

¹⁹⁹ *Descripción é historia del Paraguay*, t. II, p. 12, Madrid, 1847 biblioteca de Universidad de Virginia, consultado 11 febrero de 2018:

<https://books.google.com.ar/books?id=byAaAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>. Las negritas son nuestras.

²⁰⁰ “*El primer establecimiento español en el territorio argentino*”, pp. 197 y siguientes Citado por José Toribio MEDINA, en op.cit. [Tomo 1](#), p. 161. Las negritas nos pertenecen.

ó huyeron hasta encontrar un refugio en la colonia portuguesa de San Vicente.²⁰¹”

Esta afirmación de Pelliza de muchos años antes, es más acertada que la de las antropólogas mismas, pues ya en el siglo XVIII, el padre Pedro Lozano nos relata un suceso que Ruy Díaz de Guzmán, a quien toma de guía, omite en su obra, brindándonos el nombre de “tres soldados, llamados Juan Fuster, Antón Rodríguez y Héctor de Acuña que peleando en un batel fueron presos de los agaces, y perseveraron en su cautiverio, hasta que años adelante fueron redimidos para mucho bien de esta conquista, porque prácticos ya en el idioma del país, sirvieron de intérpretes para allanar muchos pueblos y sujetarlos más fácilmente a la obediencia de España...”²⁰². Aún más, José Toribio Medina ya a principios del siglo XX había develado buena parte de la historia de los naufragos en el Río de la Plata, y Enrique de Gandía, hacia fines del primer tercio de ese siglo nos aporta varios datos valiosos²⁰³.

En 1516 quedó en la costa uruguaya el grumete de la expedición de Juan Díaz de Solís, Francisco del Puerto, quien once años más tarde se presentó ante Caboto. Difícil es que, de haber estado cautivo de los indios, se hubiera podido presentar libremente ante el Piloto Mayor de la corona.

Otro dato, que puede advertir quien examine por sí mismo la documentación, se encuentra en el mapa N° 1 del subcontinente sudamericano en la edición latina de Levine Hulsius (1599) que reproducimos parcialmente este mapa y obtuvimos de la citada versión de Samuel Lafone Quevedo. Para que el punto de interés sea más grande y se observe mejor el detalle, lo editamos recortando el Cono Sur del subcontinente y hemos resaltado con un

²⁰¹ “*Historia y descubrimiento del Río de la Plata y Paraguay*” por Ulrico Schmidl, con una introducción y observaciones críticas por Mariano A. Pelliza. Buenos Aires, Imprenta y Librería de Mayo, calle Perú 115, 1881. Intro, p. 4.

²⁰² *Historia de la Conquista de las provincias del Paraguay, Río de la Plata y Tucumán*, Libro II, capítulo I, § 33. Buenos Aires, ANH, Tomo 1, p. 290.

²⁰³ Enrique DE GANDÍA, “*La Ciudad Encantada de los Césares*”, Buenos Aires, Librería de A. García Santos, 1933. Capítulo IV Presagio de las dos fundaciones de Buenos Aires, pp. 117 y ss.

círculo (rojo) la ubicación de Sancti Spiritu. Este punto está consignado sobre la desembocadura de un afluente, el Carcarañá, en tanto que el cartógrafo ha considerado al Coronda un brazo, que por errores de escala, es desproporcionadamente más ancho que el Río Paraná y, dada la época, pueden considerarse lógicos.

Ubicado sobre un río, el emplazamiento era accesible por agua y quedaba así comunicado con amplias regiones. La exploración del territorio hacia el oeste debía hacerse por tierra, por la dificultad de navegar el Carcarañá, pero hacia el norte se podía remontar el Paraná y seguir por el Paraguay.

En cuanto al trabajo de los arqueólogos, luego de la tarea de identificación del sitio y la obtención de evidencias suficientes para confirmar que se lo había localizado, que se extendió entre 2006 y 2009, concluyeron, entre otras consideraciones, que el lugar para el emplazamiento del fuerte presenta un conjunto de características favorables. Es un área elevada, estable y no inundable de la planicie pampeana, que permitía controlar la zona circundante con facilidad.

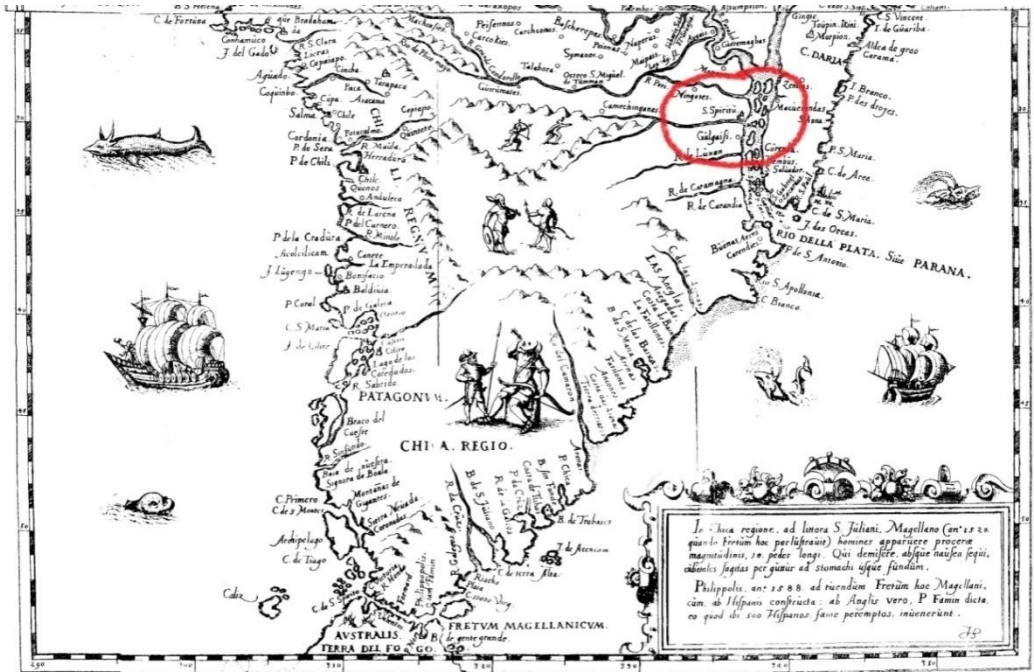


FIG. 1000. DETALLE DE LA CARTA DE LA AMÉRICA MÉRIDIONAL, INSERIDA EN LA RELACION DE NUBARRI, TORIBIO LUYCANO HERNANDEZ, DE 1590; COMPLETA EXISTENTE EN EL Museo Mitre, Buenos Aires.



Vista aérea de la población “Puerto Gaboto” sobre la desembocadura del Carcarañá, en el río Coronda²⁰⁴.

²⁰⁴ Revista Ciencia Hoy N° 142, 01/02/2015, consultada 7 febrero 2018.
<http://cienciahoy.org.ar/2015/02/el-fuerte-sancti-spiritus-el-primer-asentamiento-europeo-en-el-actual-territorio-argentino/>



Marcado con un círculo rojo el sitio arqueológico del Fuerte Sancti Spiritus. A la izquierda el río Carcarañá, que desemboca en el río Coronda²⁰⁵. Puerto Gaboto, Santa Fé, Argentina.

Medina finaliza la nota 11 de la página 161 diciendo que: “El actual puerto Caboto Vicente Pérez, como se le llama de ordinario, dice el señor Outes que distará unas doce cuadras del antiguo Sancti Spiritus.” Félix Outes no se equivocaba pues se verifica que desde el centro de la actual población de Puerto Gaboto, en la provincia de Santa Fe, hasta los restos que hallaron los arqueólogos, en el predio que se halla en el corazón de la manzana ubicada entre la Avenida Belgrano, la primera calle paralela sin nombre, la calle Zabala que corta a las anteriores, y la orilla del río Coronda, se miden 1,5 kilómetros que se tardarían 19 minutos recorriéndolos a pie.

²⁰⁵ Su ubicación: S 32.440810, O -60.806928, conforme [Google Maps](https://www.google.com/maps).
http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id_fortaleza=1222&muda_idioma=ES.

5. La expedición de don Pedro de Mendoza: Buenos Aires, 3 de febrero de 1536.

La capitulación que firmó la Emperatriz Isabel de Portugal por su marido el Emperador don Carlos con don Pedro de Mendoza, en la ciudad de Toledo a veinte y un días del mes de Mayo de 1534, establecía²⁰⁶:

Primeramente, os doy licencia y facultad para que por Nos y en nuestro nombre y de la Corona Real de Castilla, podáis entrar por el dicho río de Solís que llaman de la Plata, hasta la mar del Sur, donde tengais doscientas leguas de luengo de costa de gobernación, que comience desde donde se acaba la gobernación que tenemos encomendada al Mariscal don Diego de Almagro, hacia el estrecho de Magallanes, y conquistar y poblar las tierras y provincias que hubiere en las dichas tierras.

2º Ítem, vos damos licencia y facultad para que podáis conquistar y poblar las Islas que estuvieren en vuestro paraje,

3º Ítem, Concedemos a los dichos vecinos y pobladores, que les sean dados por vos los solares en que edifiquen casas Y. tierras, y caballerías, y aguas convinientes a sus personas, conforme a lo que se ha hecho y haze en la Isla Española; y así mismo le daremos poder, para que en Nuestro nombre, durante el tiempo de vuestra governacion, hagáis la encomienda de indios de la dicha tierra, guardando en ellas las instrucciones y ordenanzas que os serán dadas.

4º ítem, Otro sí, vos hazemos merced, para que con parecer y acuerdo de los dichos Nuestros oficiales, podais hazer en las dichas tierras y provincias hasta tres fortalezas de piedra, en las partes y lugares que más convengan, pareciendo á vos y á los dichos Nuestros oficiales ser necesarias, para guarda y pacificación de la dicha tierra, y vos hazemos merced de la tenencia dellas, para vos y dos herederos y sucesores vuestros, uno en pos de otros, cuales vos nombrares, con salario de cien mil

²⁰⁶ Colección Torres de Mendoza o CODOIN-Indias, Tomo 22: Capitulación que se tomó con don Pedro de Mendoza para la Conquista del Río de la Plata, [páginas 350-360](#).

maravedís y cincuenta mil maravedís de ayuda de costa en cada un año, con cada una de las dichas fortalezas que así estuvieren fechas, las cuales habeis de hazer de piedra, á vuestra costa, sin que Nos ni los Reyes que después de Nos vinieren, seamos obligado a vos pagar lo que así gastades en las dichas fortalezas.

En esta etapa de la historia seguimos a Ulrico Schmidl con su “Viaje al Río de la Plata (1535-1554)”²⁰⁷. También reproducimos los grabados de la edición de Levine Hulsius (1599) calificados de fantasiosos, lo cual si bien en parte no deja de ser verdad, consideramos que aportan algunos elementos de probada verosimilitud.

El 1° de septiembre de 1535 la Armada de don Pedro de Mendoza zarpó de San Lúcar de Barrameda²⁰⁸. Sobre la cantidad de expedicionarios que viajaron aclaramos que la cifra exacta de 2.650 dada por Schmidl ha sido malinterpretada por todos los historiadores, aún por Serafim Leite, descubridor de la carta de Antonio Rodríguez, y hasta por nuestro Enrique de Gandía, a quien admiramos.

“Cerca de esta ciudad había catorce buques grandes, bien pretrechados con toda la munición y bastimentos necesarios, que estaban por navegar hacia el Río de la Plata en las Indias”. También se hallaban allí dos mil quinientos españoles y ciento cincuenta, entre alto-alemanes, neerlandeses y austríacos o sajones, y nuestro supremo capitán de alemanes y españoles, que se llamaba don Pedro de Mendoza. Entre esos catorce buques, uno pertenecía al señor Sebastián Neithart y al señor Jacobo Welser,

²⁰⁷ Utilizamos las ediciones Cabaut & Cía, Buenos Aires MXMIII, traducción de Samuel LAFONE QUEVEDO, Colección de libros raros o inéditos sobre la región del Río de la Plata, Tomo I, la Biblioteca de la Junta de Historia y Numismática Americana; la de la Comisión Oficial del IV Centenario de la Primera Fundación de Buenos Aires 1536-1936, Buenos Aies, Editorial Peuser S.A., 1948 con traducción de Edmundo Wernicke más moderna y con otro manuscrito; y la de Emecé Editores S.A., colección memoria argentina, Buenos Aires, 1997, que reproduce la edición de la colección Buen Ayre, de la misma editorial, de 1942.

²⁰⁸ Ulrico SCHMIDEL, Capítulo I, última frase. Según el cronista bávaro, la armada estuvo, desde el 24 de agosto, día de San Bartolomé, de 1535 durante una semana a la espera de que amainara el viento para poder zarpar. Es decir que lo hizo el 1° de septiembre.

de Nüremberg, quienes enviaban a un factor, Enrique Paimé, al Río de la Plata, con mercaderías en ese buque de los dichos señores... hemos navegado hacia Río de la Plata yo y otros alto-alemanes y neerlandeses, unos ochenta hombres, bien pertrechados con armas de fuego y otras clases...”

Además de ser exacto el número de buques, porque coincide con los que entraron al estuario, tal como lo demuestra Enrique de Gandía: partieron catorce en conserva, a los que se agregó uno comprado por don Pedro en las Islas Canarias, sumando trescientos hombres a la expedición, y otro, la nao Marañona con su capitán Cristóbal Marañón, a cargo del oficial real y veedor Alonso de Cabrera, que se retrasó en la partida. Esta nave fue al Caribe por impericia del piloto, y una de las que partió de San Lúcar, naufragó en las costas del Brasil, por lo que al Río de la Plata, terminó arribando un número igual al que partieron juntas²⁰⁹.

Como lo hemos adelantado en la introducción el número preciso de 2.650 personas dado por Schmidl no fue en nada exagerado, pues si leemos atentamente a la traducción de Edmundo Wërnicke, dicho número no correspondía a la gente que embarcó y llegó al Río de la Plata, sino a la que pretendía hacerlo, porque había muchos más candidatos que plazas. Sabemos por Enrique de Gandía que “don Pedro de Mendoza *los había echado a las lanzadas* de otros navíos” y que “la nao Santiago no había formado parte de la armada ni don Pedro había pensado en ella hasta que *la gran cantidad de gente que deseaba embarcar en las naves* le hizo comprender 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”²¹⁰.

De su relato surge claramente que la gente y los buques estaban en la ciudad de Cádiz, aparentemente para embarcar, sin afirmar que lo hubieran hecho todos ni especificar la gente que realmente

²⁰⁹ “Crónica del Magnífico Adelantado...”, Capítulo III La vida en las carabelas de don Pedro de Mendoza. Buenos Aires, 1936, pp. 110-114.

²¹⁰ Historia de Alonso de Cabrera... Cap. IV, p. 48 y Cap. I, p. 17. Buenos Aires, 1936.

lo hizo. Sí en el caso de los germanos y flamencos, que de los 150 que originalmente estaban en el puerto sólo 80 embarcaron con él, sin aclarar si los otros 70 lo hicieron en otras naves. Además, la partida fue desde el puerto fluvial de Sevilla, a veinte leguas de San Lúcar de Barrameda, el puerto de mar abierto.

Según Gregorio de Acosta y Gonzalo Fernández de Oviedo, viajaban 2.000²¹¹; según Antonio Rodríguez 1.800; según Villalta, 800; según Ruy Díaz de Guzmán, 1.200; y según Antonio Herrera, 800 hombres en once navíos.

Según Isabel de Guevara: *“A esta provincia del Rio de la Plata, con el primer gobernador de ella, don Pedro de Mendoza, hemos venido ciertas mujeres, entre las cuales ha querido mi ventura que fuese yo la una; y como la armada llegase al puerto de Buenos Ayres, con mil é quinientos hombres, y les faltase el bastimento, fue tamaña la hambre, que a cabo de tres meses, murieran los mil; esta hambre fue tamaña, que ni de la Jerusalem se le puede igualar, ni con otra ninguna se puede comparar”*²¹².

Según Antonio Rodríguez: *“Acaeció también comer unos la suciedad que otro después de haber comido echaba, aunque por la corrupción de los cuerpos era aquello tan ponzoñoso que los que lo comían luego morían y de esta manera unos con hambre por justicia, otros por los matar las onzas y otros los gentiles murieron en este tiempo que se hizo la ciudad 600 hombres”*.

Ambos testigos presenciales nos brindan cifras muy cercanas: para Isabel de Guevara de 1500 expedicionarios, murieron 1000 y quedaron 500, para Antonio Rodríguez, de 1800 quedaron 600, por lo que se deduce habrían muerto 1200.

²¹¹ Gonzalo FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Historia General y Natural de las Indias, Libro XXIII, capítulo XIII. Segunda Parte, Tomo 1º, volumen 2. Real Academia de la Historia, Madrid, 1852, p. 181 [189]

²¹² Carta de Doña Isabel de Guevara, en Asunción, 2 de julio de 1556, a la princesa gobernadora doña Juana, exponiendo trabajos en la Conquista y descubrimiento del Río de la Plata por las mujeres para ayudar a los hombres y pidiendo repartimiento para su marido. Cartas de Indias – Ministerio de fomento, Madrid 1877. N.º CIV, pp. 619-621. Pelliza también la publica en su apéndice con el número 10, en la página 244.

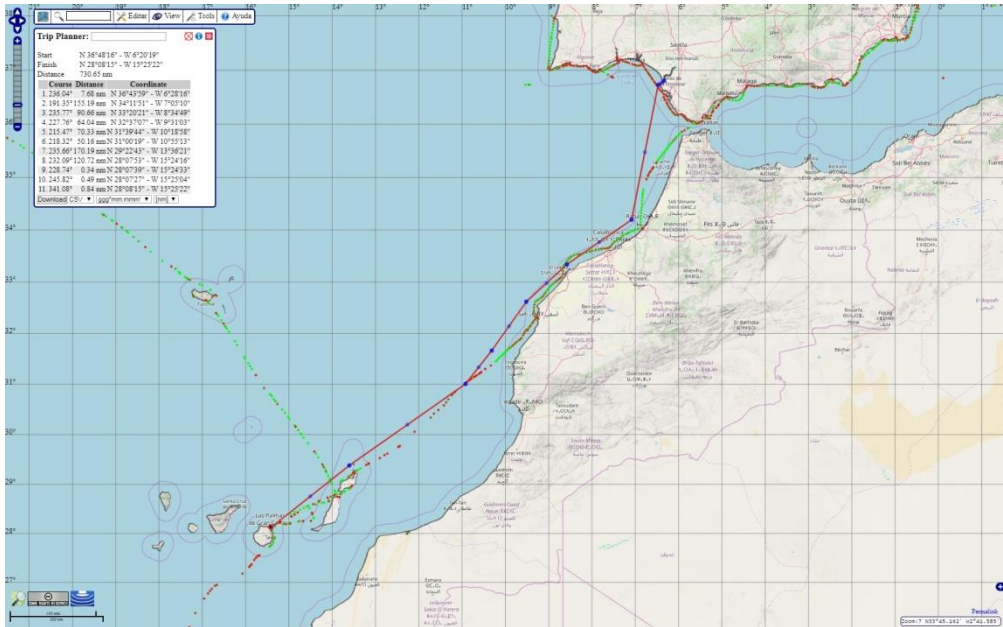
Quienes arrojan alguna luz sobre esta cuestión son Jorge Lima González Bonorino y Hernán Lux Wurm al haber consultado el Catálogo de Pasajeros a Indias editado por el Archivo de Sevilla y extraído de allí el listado, asentado en sus registros, de los pasajeros de la armada de Mendoza que viajaban al Río de la Plata. Ellos contabilizaron un total de 668, más 26 que luego viajaron en las naves Santa Catalina y Marañona al mando de Alonso de Cabrera²¹³. Pero tal como ellos mismos lo aclaran en la introducción, estos documentos no registran a muchos de ellos, debido quizás al extravío de la documentación o la omisión del trámite.

Según Schmidl la urca alemana u holandesa en la que él viajó desde el puerto de Amberes tardó 14 días en recorrer las cuatrocientas leguas por mar que hay hasta Cádiz. Desde Sevilla a Sanlúcar, adonde la expedición arribó el día de San Bartolomé –24 de agosto de 1535- son 20 leguas, o sea exactamente 100 kilómetros por carretera²¹⁴. De Sanlúcar partieron el 1º de septiembre y llegaron a las Islas Canarias: Tenerife, Gomera y La Palma, a las que nombra, hasta las cuales nuestro cronista señala 200 leguas aproximadamente, es decir 1.100 km. Según Open Sea Map se verifican 730,65 millas náuticas hasta La Palma de la Gran Canaria, que equivalen a 1283,36 kilómetros, donde repararon tres de los catorce buques que conformaban la flota. Desde allí, hasta Ribeira Grande de Santiago, la mayor de las islas del archipiélago de Cabo Verde, Ulrico no señala la distancia pero Open Sea Map ha medido 954,56 millas náuticas, o 1768,13 kilómetros²¹⁵. En estas últimas islas de Cabo Verde, se reunieron los catorce buques de la flota. Desde la isla de Santiago del archipiélago, tardaron dos meses hasta llegar a una isla donde no hay gente, y en la que solamente hay aves, en la que permanecieron tres días. Tiene seis

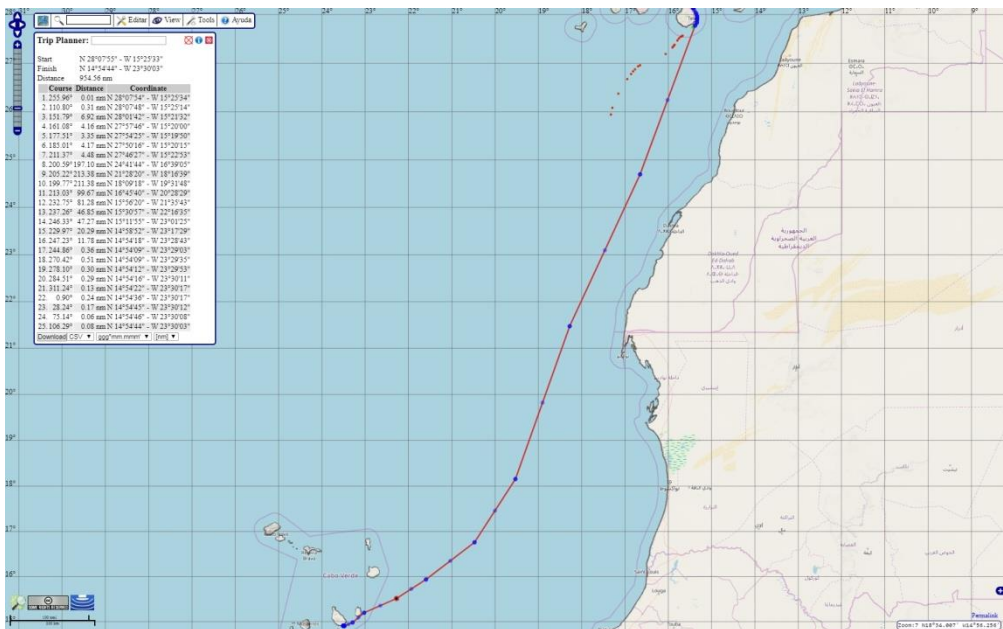
²¹³ Colección de Documentos sobre los conquistadores y pobladores del Río de la Plata, Revista del Instituto Histórico Municipal de San Isidro, 2001, pp. 11-55.

²¹⁴ [Google Maps](#)

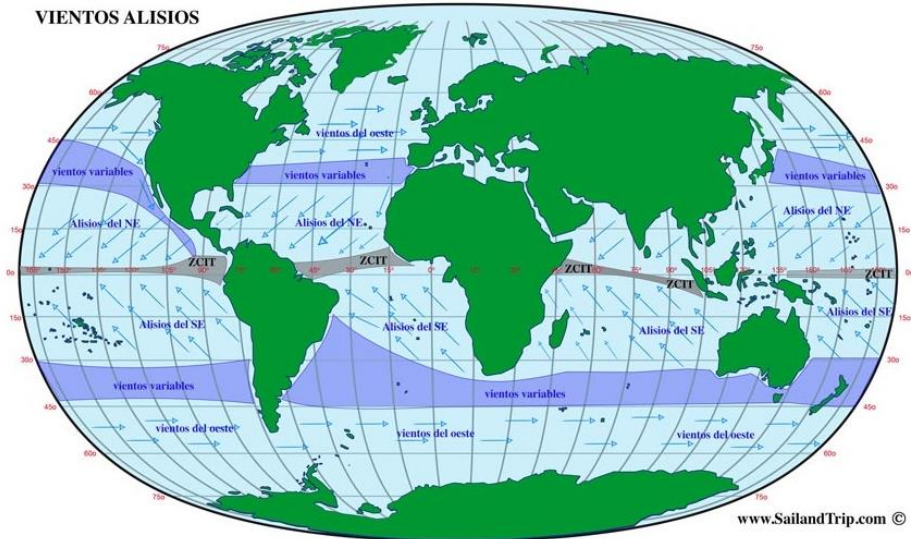
²¹⁵ Ulrico SCHMIDEL, Capítulo II, pp. 16-17 y Capítulo III, p. 19. Emecé editores, Buenos Aires, 1997.



leguas de ancho y se encuentra a mil quinientas “leguas de camino”²¹⁶ (sic) de Santiago, es decir 8250 kilómetros recorridos.



Los vientos alisios del hemisferio norte, Alisios del NE provienen de los 40 grados geográficos. Los del hemisferio sur, Alisios del SE, provienen entre los 135 y 155 grados geográficos, tal como nos ilustra la imagen siguiente.



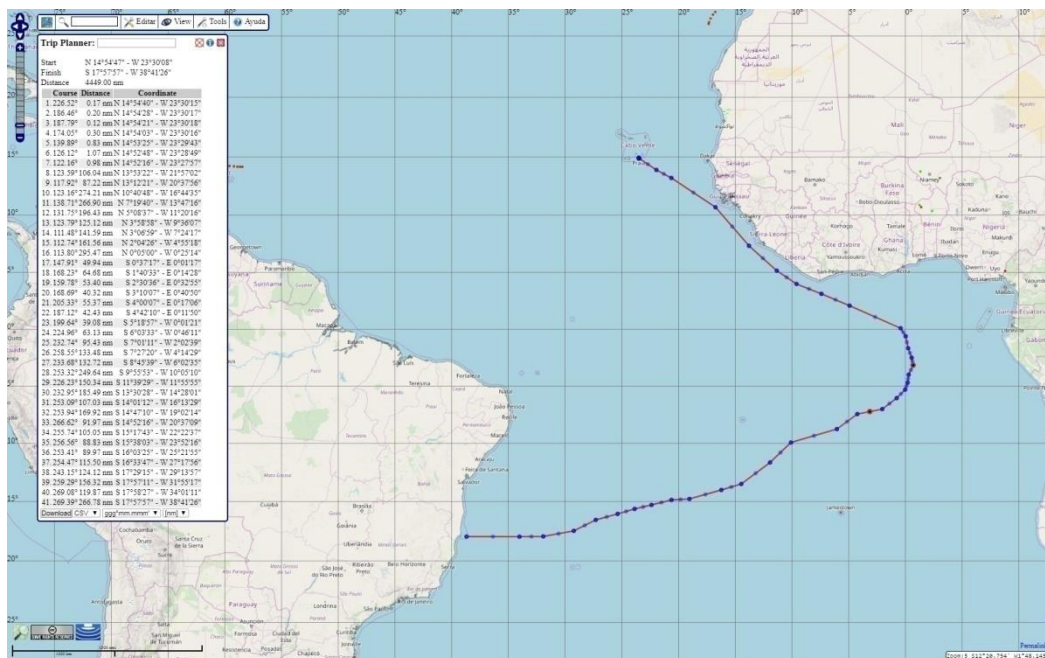
Entre Santiago en Cabo Verde y la Isla Rata, al norte de Fernando de Noronha hay 2.292,50 km en línea recta y hasta las Islas de Abrolhos frente a la barra de Caravelas, hay 4.017,21 km. Dados los vientos estacionales y corrientes marinas, sumado a que los buques de la época, veleros con aparejos de velas cuadradas, debían efectuar bordes muy amplios, dado que no podían orzar – esto es navegar contra el viento- a menos de 75° va de suyo que el recorrido no fue en línea recta. Y es probable que una distancia de 4.000 kilómetros en línea recta, se transforme en una derrota del

doble de distancia recorrida, o sea las mil quinientas leguas “de camino” o “caminadas”.

La ruta entre las islas de Santiago, en Cabo Verde, y Fernando de Noroña son 2300,91 km. en un rumbo de 205 grados geográficos. Pero la propulsión éolica propia de la época pues no había otra -salvo el remo que solo servía para maniobras portuarias de atraque y amarre-, no permitía a esas naves con velas cuabras navegar contra el viento, obligando a esa clase de veleros, a orzar a un rumbo 75 grados, a diferencia de los modernos yates con aparejo sloop, que pueden hacerlo a 45 grados. Y como ya hemos visto, los vientos alisios del hemisferio norte eran recibidos por los barcos en su viaje al Nuevo Mundo -Sudamérica- con rumbo sur de empopada o por la aleta de babor, hasta el Ecuador, pero cuando cruzaban esta línea y traspasaban la zona de calmas ecuatoriales los vientos del hemisferio sur eran recibidos casi de frente. Entonces debían echar un borde -esto es hacer un “zig-zag”- desde las Islas de Cabo Verde hacia las costas del África con un rumbo de 127 grados, llegar a la altura de las actuales Sierra Leona, Liberia, continuar hacia el este-sudeste al sur de Costa de Marfil y de Ghana y desde allí virar al rumbo geográfico de los 238 grados para enfilarse hacia Fernando de Noroña. Si los vientos traen una dirección de entre 135 y 155 grados, el barco los tendría entre los 83 y 103 grados de su proa. Eso implicaría que ese viaje pasaría de 2300,91 a 3761,39 kilómetros.

Pero Ulrico habla de una isla que tenía seis leguas de ancho donde solo había aves, en la que permanecieron tres días, a 1.500 leguas “de camino” de la isla de Santiago del archipiélago de Cabo Verde. Entendemos a esas millas como las “recorridas, caminadas o de camino” en tanto el navío va tirando bordes, o las que recorrió luego de hacer la “Volta do Mar”. Nos inclinamos a considerar que esa isla desierta pertenece al archipiélago de Abrolhos hacia al que, luego de aproximarse a la costa africana, debe enfilarse hacia los 237 grados geográficos, y que además, se encuentra mucho más cerca del destino que llevaban, que era el Río de la Plata.

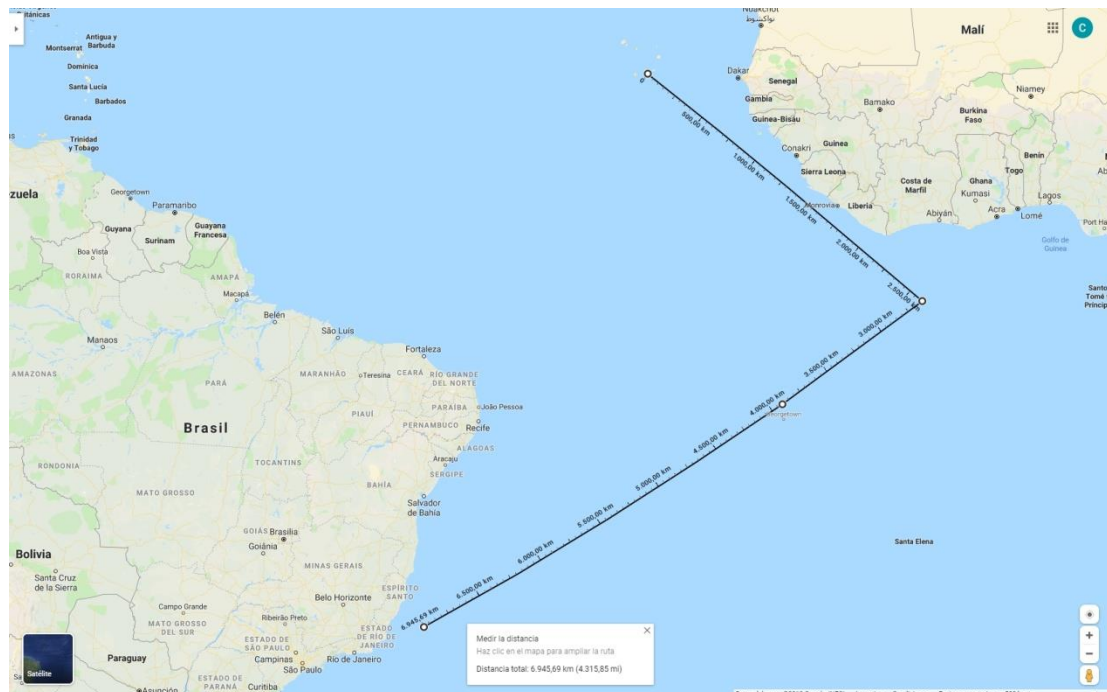
El Archipiélago de Abrolhos, donde actualmente hay un Parque Nacional Marino, se sitúa en la latitud $17^{\circ} 57' 39.2''$ S y longitud $38^{\circ} 41' 56.0''$ O, a 55,33 kilómetros (34,38 millas) al ESE de Barra de Caravelas latitud $17^{\circ} 45' 01.4''$ S, longitud $39^{\circ} 11' 12.3''$ O; Cabo Frío, situado en latitud $22^{\circ} 53' 09.5''$ S, longitud $42^{\circ} 00' 20.5''$ O, después del cual fondeó en Río de Janeiro, situado en latitud $22^{\circ} 56' 20.5''$ S, longitud $43^{\circ} 08' 31.0''$ O²¹⁷.



Río de Janeiro 700 millas. En Río de Janeiro 500 leguas del Río Paraná Guazú, que “tiene 42 leguas en su desembocadura al mar”, o sea el Río de la Plata, 1.775,00 km (1.102,93 millas) hasta Punta del Este y 2.049,80 km hasta San Gabriel. Desde Buenos Aires a Buena Esperanza 84 millas”²¹⁸.

²¹⁷ Antonio HERRERA Y TORDESILLAS, Década 2^a, libro I, capítulo 7, p. 11 columna izquierda, edición Madrid, 1730.

²¹⁸ Ulrico SCHMIDEL, Capítulo VI.



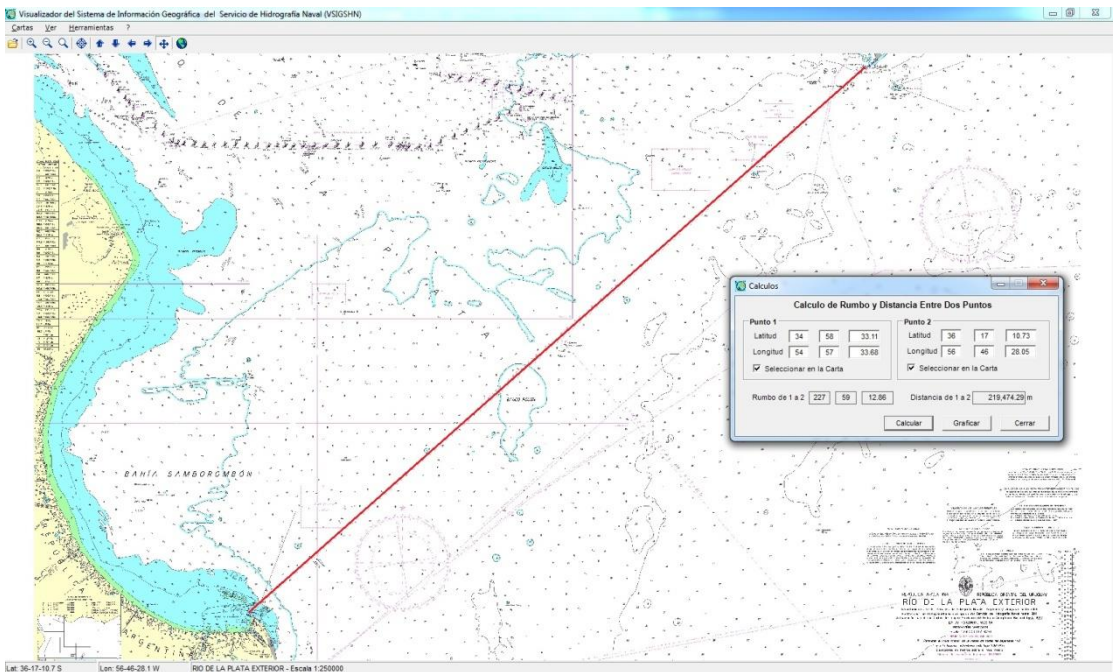
Sea como fuere, la veracidad y la precisión con que Schmidl se refiere a las distancias ya se comprueba desde la primera oración del capítulo VI: *“después de navegar quinientas millas (desde Río de Janeiro) llegamos a un río dulce que se llama Paraná Guazú y tiene una anchura de cuarenta y dos leguas en su desembocadura”*.

Por supuesto que el río al cual se refiere Ulrico es el Estuario del Plata, que en esa época se lo llamaba indistintamente Mar Dulce de Solís, Río de Solís o Río Paraná, porque nuestro actual Río de la Plata es su continuación.

La coincidencia es notable: 42 leguas son 218,4 kilómetros. Si tal lo referido por Valentina Garza Martínez, la legua mide en

Argentina 5,2 kilómetros²¹⁹, pues se verifica que hay una anchura de 219,266.84 kilómetros en un rumbo de $227^{\circ} 41' 58,32''$ ²²⁰ desde Punta del Este hasta Cabo San Antonio, que son los puntos fijados convencionalmente para marcar la línea de su límite exterior.

El 6 de enero de 1536 surge frente a San Gabriel (Colonia). Mientras allí se aguardaba el arribo de la nave rezagada del adelantado, se construyeron varios bateles para poder operar en las bajas orillas del Río de la Plata y se exploraba la banda meridional del estuario. El bautismo oficial con este nombre substituyó para siempre el Jordán de Vespucio y el San Cristóbal, de Magallanes²²¹.

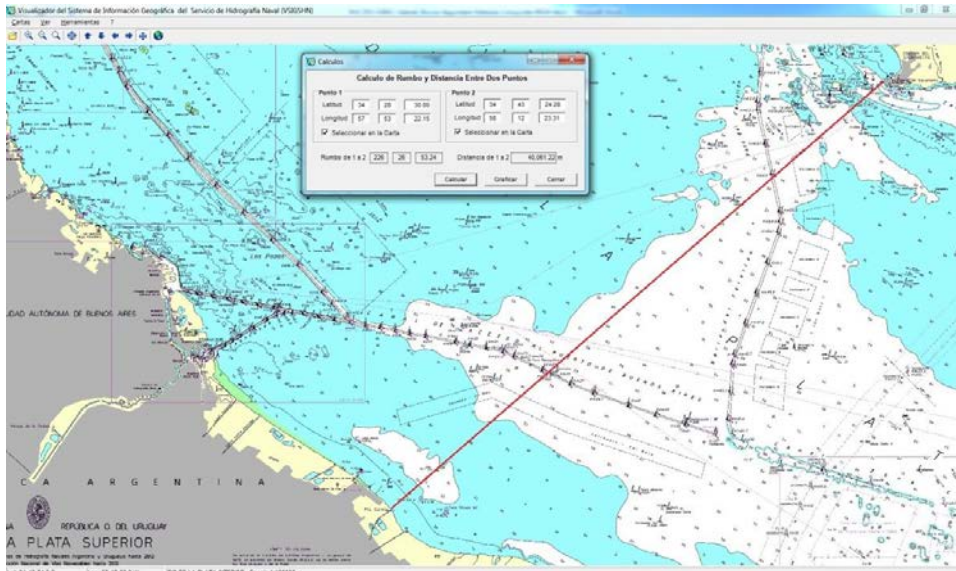


Distancia entre Punta del Este y Cabo San Antonio, cfrm. carta SHN H-113

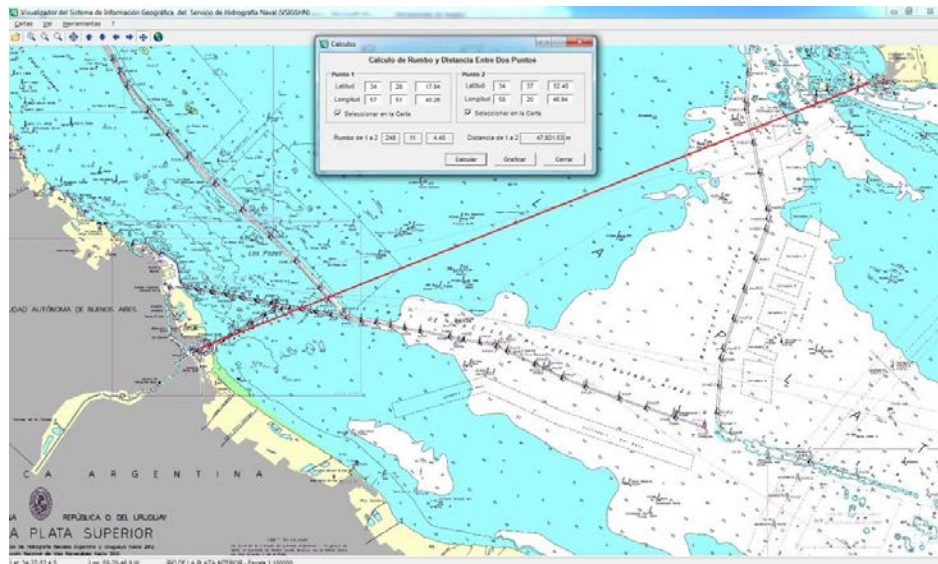
²¹⁹ Ver nota 21.

²²⁰ S.H.N. Carta Raster H-113 Río de la Plata exterior.

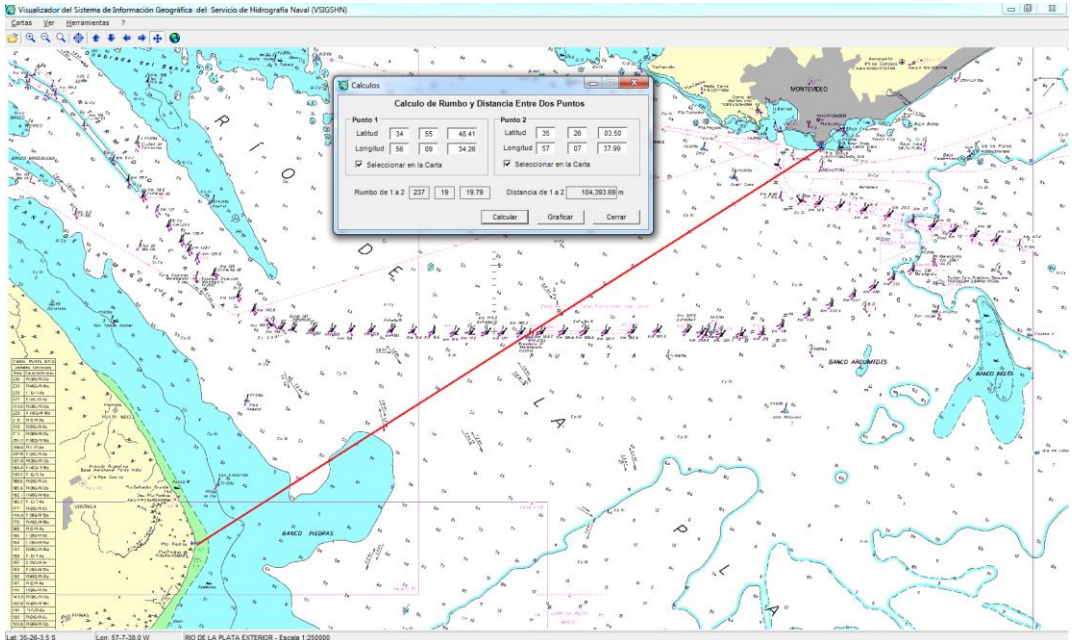
²²¹ Roberto LEVILLIER, Américo Vespucio. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1966, p. 216, punto 2°.



Distancia desde San Gabriel –Colonia del Sacramento- hasta Punta Blanca –Quilmes- (carta SHN H-118).



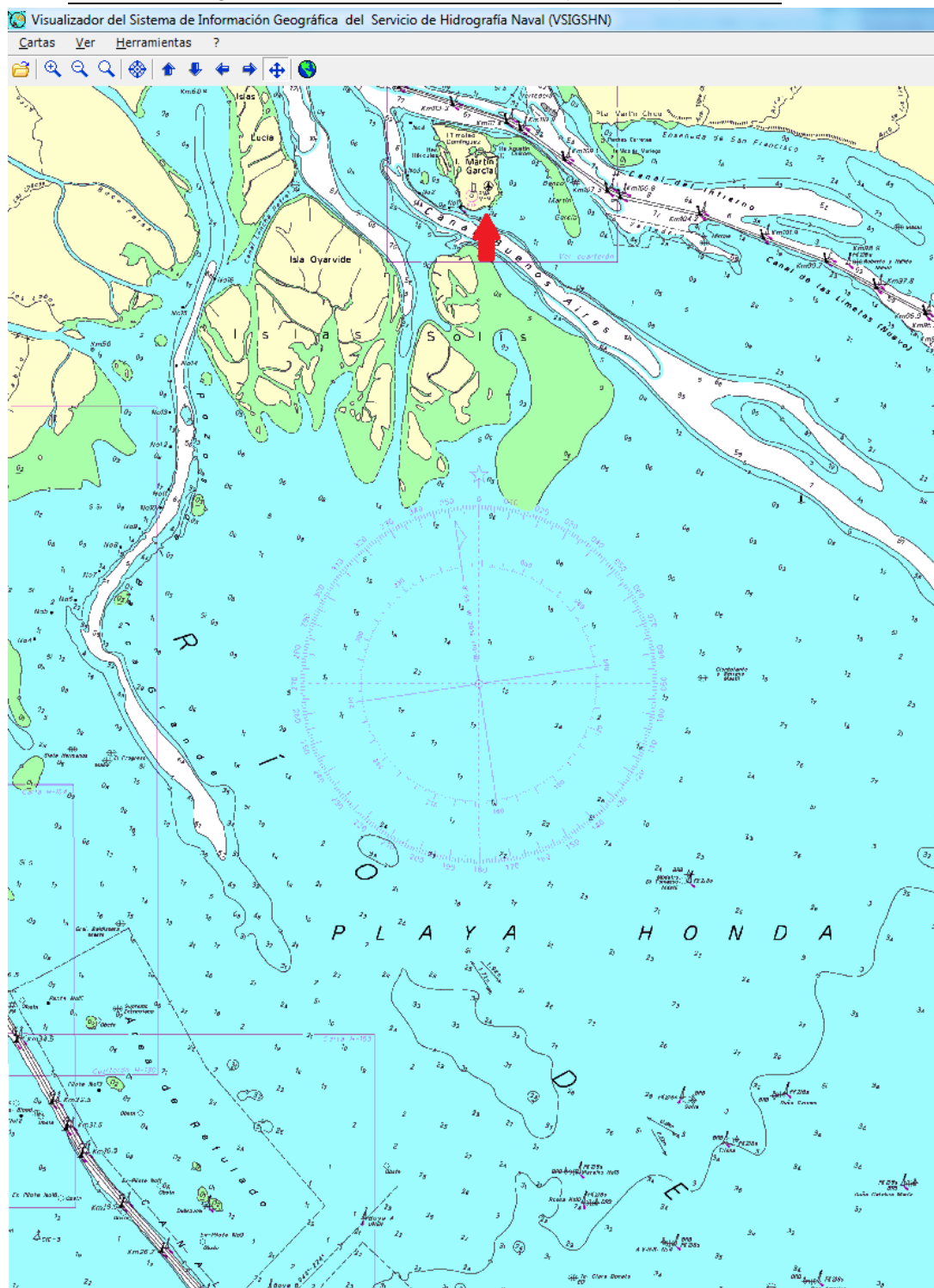
Distancia desde desde San Gabriel hasta la desembocadura (histórica) del Riachuelo (carta SHN H-118).



Distancia desde Punta Brava –Montevideo- hasta Punta Piedras (carta SHN H-116).

La primitiva cartografía lo denominó Río Jordán y, luego de Magallanes, también Río Huruay o Uruay. La primera referencia cartográfica al nombre del Plata, es decir el definitivo, es de 1536²²² y se la debemos al cartógrafo italiano Agnese. Según Roberto Levillier la Casa de Contratación, en la documentación oficial utilizaba el nombre Río Solís, y el Consejo de Indias, Río de la Plata, tal como lo declara Alonso de Santa Cruz en el proceso entre Sebastián Gaboto y Medina, pero en los mapas, los portugueses dejaban el río sin nombre alguno y los cartógrafos de Castilla utilizaban el de Río Jordán.

²²² Roberto LEVILLIER, “*Américo Vespucio*”, QUINTA PARTE: LA CARTOGRAFÍA. CAPÍTULO PRIMERO, punto e) Mapas derivados de los viajes de Caboto y Mendoza identifican con los nombres Huruay, Paraná y Río de la Plata, el sentido histórico de Jordán, presente desde 1502 en la cuenca del Plata, pp. 240-243. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1966.



Efectivamente, desde la Isla San Gabriel, en Uruguay, hasta el puerto de Quilmes, provincia de Buenos Aires, hay 41,799 km., en tanto que hasta la desembocadura original del Riachuelo, no así la actual, había 50,159 km.²²³ Estos valores, con un error despreciable en tales distancias, coinciden con las 8 leguas que nos señala Ulrico, aún tratándose él de un profano en el arte de la navegación marítima. Ello, en cuanto una legua mide 5,2 kilómetros en la Argentina, según lo afirma Valentina Garza Martínez en la nota 19.

Tal precisión en las distancias, no hace más que demostrar que cuando arribó la expedición de don Pedro de Mendoza, la topografía del antiguo Río Jordán, luego Mar Dulce de Solís y por último y definitivamente, de la Plata ya era holgadamente conocida.

Enrique de Gandía, una vez más, nos aclara con precisión que la cantidad de naves que formaban la armada era de dieciséis, de las que solo llegaron catorce, y estimamos con él y con Aníbal Cardoso que la fundación de Buenos Aires fue el día de San Blas, 3 de febrero de 1536²²⁴. Pedro de Mendoza produjo su asentamiento entre el 22 de enero y 3 de marzo²²⁵. Primeramente se instaló un campamento transitorio, luego rodeado de una empalizada.

Por ello entendemos que el fuerte se hallaba en el hoy conocido como “barrio de San Telmo”, por pertenecer a la parroquia de San Pedro González Telmo, sita en la calle Humberto 1° n° 340, santo del Adelantado y primer fundador de la ciudad, don Pedro de Mendoza, y seguramente debe ser ese hueco, el antiguo “Alto de las Carretas”, hoy Plaza Dorrego, el punto exacto de la fundación.

En un breve, pero no menos importante opúsculo, Juan José Nájera toma la lámina original del capítulo 11 de la edición Hulsius

²²³ Conforme la Carta Raster H-118 del SHN entre Colonia del Sacramento (S 34° 27' 59,6'' O 57° 51' 06,29'') con rumbo 247° 28' 27,21'' hasta el Riachuelo de los Navíos (S 34° 38' 20,47'' O 58° 21' 30,12'') hay una distancia de 50,159 kilómetros.

²²⁴ El Santo de cada día por Edelvives. Ed. Luis Vives, Zaragoza, 1946, tomo 1, p. 343. Aníbal Cardoso, Buenos Aires en 1536, en *Anales del Museo de Historia Natural de Buenos Aires*, Serie III, Tomo XIV, Buenos Aires, 1911, pp. 309-372.

²²⁵ Enrique DE GANDÍA, “Crónica del Magnífico Adelantado...”, pp. 110-116.

-1599.²²⁶ que edita la escena con accidentes geográficos urbanos y naturales: ubica el terreno entre las actuales calles México al norte, Carlos Calvo y avenida San Juan al sur, y el zanjón de Granados, corriendo primeramente en dirección sur-norte y luego oeste-este, hacia su desembocadura en el Río de la Plata.

El dibujo de Schmidl contiene un error puesto que, si el fuerte se encuentra entre el Zanjón de Granados al Oeste y al Norte, el Río de la Plata al Este y el Riachuelo de los Navíos al Sur, el ataque y sitio de los querandíes debería verse a la izquierda del fuerte y no a la derecha, como allí se ilustra, dado que provenían desde el Oeste y el Sur, sumándole a ello la dificultad de atravesar el zanjón.

Una curiosidad: la primera referencia a la “Argentina” se encuentra en el mapamundi portugués de Lopo Homem de 1554²²⁷, cuyo original se encuentra en la ciudad de Florencia, Toscana, Italia.

²²⁶ Juan José NÁJERA. “Las puntas de Santa María del Buen Aire”, Cuadernos de Buenos Aires IV, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, segunda edición, 1947.

²²⁷ Roberto LEVILLIER, “América la bien llamada”. Tomo II. Editorial Guillermo Kraft Ltd., Buenos Aires, 1948, p. 222.



Fragamento del mapamundi portugués de Lopo Homem de 1554²²⁸

²²⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Lopo_Homem

6. Corpus Christi y Buena Esperanza.

Juan de Ayolas, enviado por el Adelantado don Pedro de Mendoza durante la segunda quincena de septiembre de 1536, cerca de Buena Esperanza, funda el presidio de Corpus Christi que duró dos años y medio, hasta el 3 de febrero de 1539 en que fue atacado y destruido por los indios timbúes²²⁹.

El asiento de esta población de Buena Esperanza, fundada la segunda quincena de septiembre de 1536²³⁰, se mudó varias veces, y siempre en las inmediaciones del antiguo fortín de Caboto, pero en la Isla de los Timbú, cuya ubicación exacta desconocemos. Ayolas se dispuso a buscar los carios del río Paraguay, y sea que los vio en este viaje, sea que fue en algún otro, porque la relación es algo confusa en esta parte, entra Schmidl a darnos noticias etnográficas de la mayor importancia.”²³¹

Ulrico Schmidl nos refiere que Juan de Ayolas convocó a la tropa y estuvieron de viaje cuatro meses aguas arriba del río Paraná, pues había ochenta y cuatro leguas (462 km.) desde el fondeadero donde quedaron los cuatro buques (¿el Riachuelo de los navíos?) hasta la isla de los Timbúes²³². Es la distancia exacta desde el Riachuelo de los Navíos hasta Diamante, sobre el Río Paraná, o hasta el municipio de Arocena, sobre el Río Coronda.

²²⁹ Ulrico SCHMIDEL, capítulo XIV y Enrique DE GANDÍA, *El Magnífico Adelantado...* capítulo VII, p. 300.

²³⁰ Enrique DE GANDÍA, *Historia de la conquista del Río de la Plata y del Paraguay...* Capítulo II, p. 44, nota 52.

²³¹ Samuel Lafone Quevedo en el prólogo, capítulo XI –Etnografía- párrafo 40 del “Viaje de Ulrico Schmidel al Río de la Plata (1534-1554)” Edición Cabaut & Ca., Buenos Aires, 1903, p. 51. En la nota a pie de página sobre ese párrafo, que lleva el número 1, nos remite los parágrafos 8 a 28 de la carta de Francisco Villalta, reproducida en el Apéndice. A. de esa misma edición”

²³² Conforme Open Sea Map.



Familia de Timbúes cocinando pescado

En el dibujo del capítulo, se ilustra en forma fantasiosa o imaginativa a una familia de timbúes asando pescado en una especie de parrilla armada con ramas de madera en un primer plano. En el fondo se observan numerosas canoas, la población de Buena Esperanza con empalizada de troncos de árboles y una parte de la fortaleza de Corpus Christi, con muro de adobe y separada de aquella²³³.

El doctor Manuel M. Cervera, quien hace un estudio pormenorizado del sitio y del período, afirma que la primera fundación de Corpus Christi, antes del 20 de octubre de 1536,

²³³ Ulrico SCHMIDEL, capítulo XIII.

habría sido en cercanías de la laguna de los Timbúes²³⁴, que debe haber sido la actual Coronda, provincia de Santa Fé²³⁵. doce leguas al norte del fuerte de Gaboto, según Schmidl, aunque la distancia es menor. Sin embargo, según Ulrico Schmidl (capítulo XVI) queda a cuatro leguas de camino, o un día de navegación de la nación Coronda, que estaría ubicada hacia el norte.

Cervera llega a la conclusión de que Buena Esperanza queda a cuatro leguas (22 km.) de Corpus Christi y a ocho leguas (44 km.) de Coronda. Por datos y referencias, como por ventas de tierras que Cervera cita en la segunda edición, no así en la primera, dice que puede señalarse definitivamente se halla ubicado en el hoy puerto Aragón²³⁶, en el de Piedras –Villa Constitución²³⁷, o en cercanías de estos, ambos en la provincia de Santa Fé.

7. Nuestra Señora de la Asunción.

Según una copia del acta capitular la fecha de fundación fue el 16 de septiembre de 1537²³⁸, no obstante el año que erradamente consigna Ulrico Schmidl: “Después de esto debieron los carios levantar para nosotros una gran casafuerte de piedra y tierra, reforzada con palos, para que si con el tiempo llegare a suceder que

²³⁴ CERVERA, Manuel M. Historia de la Ciudad y Provincia de Santa Fe. Tomo I, 1ª edición, Santa Fe, Librería e Imprenta “LA UNIÓN” de Ramón Ibáñez, 1908, pp. 91-94; 2ª edición, Santa Fe de la Vera Cruz, 1979, pp. 99-105.

²³⁵ [Google Maps](#): las ubicaciones geográficas de Coronda -31°.973713 (S 31° 58' 25'' 220), -60.920741 (O 60° 55' 24'' 446) y de Puerto Gaboto -32.441177 (S 32° 26' 28'' 237), -60.807926 (O 60° 48' 28'' 533), entre las cuales media una distancia de 65 kilómetros a pie por la ruta actual.

²³⁶ [Google Maps](#): -32.243405, -60.920407.

²³⁷ [Google Maps](#): -33.219391, -60.331192.

²³⁸ El primer libro del Cabildo de Asunción, en el que figuraría el acta de fundación, se halla perdido. Gracias a una versión del original del Diario de Aguirre, existente en la Real Academia de la Historia, de Madrid, realizada por Alberto Duarte de Vargas, se obtuvo la copia de dicha acta hecha por el capitán Juan Francisco Aguirre en el Archivo de Asunción por indicación del coronel Zavala y Delgadillo, y la cual se incluye en la edición Actas Capitulares del Cabildo de Asunción del Paraguay, siglo XVI. Municipalidad de la ciudad de Asunción © 2001.

los carios quisieran rebelarse contra los cristianos, éstos tuvieran entonces un amparo y se sostuvieran y defendieran contra los carios. Así duró la amistad con los carios durante cuatro años. Tomamos esa localidad en el día de Nuestra Señora de la Asunción –15 de agosto-, en el año de 1539, y le pusimos ese nombre, y aún se llama así la ciudad.”²³⁹

Según Samuel Lafone Quevedo, aquí se fundó la “casa fuerte” origen de la ciudad de la Asunción: “En seguida partió Juan de Salazar para Buenos Aires quedando Gonzalo de Mendoza al mando de la fortaleza” (párrafo 88 del prólogo del traductor).

La referencia del conquistador y cronista Francisco de Villalta al mencionar “la casa fuerte” que funda Salazar entre los carios, sin dar el nombre, en el párrafo 16 de su carta, también parece referirse a este tipo de defensas²⁴⁰.

Asunción quedó como “puerto de salvamento”. Los conquistadores optaron por la tierra de los carios debido a la economía agrícola de los mismos y a la “alianza” pactada con ellos después de aquel frustrado complot de 1540. Asunción, la única base de operaciones de la empresa conquistadora, se había fortalecido con los hombres que llegaron de Buenos Aires y días después, el gobernador Irala instituyó el Cabildo el 16 de setiembre de 1541. A partir de entonces, aquel modesto caserío dejó de ser un fuerte militar para convertirse, en una ciudad con un gobierno propio en una entidad jurídica conforme el régimen capitular²⁴¹.

²³⁹ “Viaje...” Capítulo XXII, primer párrafo. Ver Efraím CARDOZO, *La fundación de la ciudad de Asunción en 1541: de la casa fuerte a la ciudad*. Sociedad de Historia Argentina, 1941.

²⁴⁰ Carta de Francisco Villalta, reproducida en el Apéndice. A. de la edición de Lafone Quevedo, del “Viaje...” de Ulrico Schmidel, pp. 376-377.

²⁴¹ Actas Capitulares del Cabildo de Asunción del Paraguay siglo XVI © 2001 Municipalidad de la ciudad de Asunción, introducción.

8. Nuestra Señora de la Candelaria.

Juan de Ayolas, había partido el 14 de octubre de 1536 desde el Fuerte de Corpus Christi–Buena Esperanza con 160 hombres, dos bergantines y una carabela, y el 2 de febrero de 1537 levantó la primera fundación en el actual territorio del Paraguay: el fuerte de La Candelaria, entre la parcialidad de los indios Payaguás²⁴². Dado que por el momento desconocemos la ubicación exacta y precisa de Corpus Christi o de Buena Esperanza, la distancia obtenida desde Sancti Spiritu –el punto de referencia más cercano a ambos-, hasta Nuestra Señora de La Candelaria es de 986 kilómetros a pie²⁴³.

9. Puerto de Buenos Aires en el Río de San Juan.

Enterado que Buenos Aires acaba de ser evacuada y abandonada, Alvar Núñez despacha el 27 de abril de 1542 dos bergantines conducidos por el capitán Juan Romero para socorrer con bastimentos a Pedro de Estopiñán Cabeza de Vaca y sus compañeros, que habían seguido por vía marítima desde Santa Catalina al estuario ríoplatense. Consciente de la importancia de un punto de apoyo en el Río de la Plata para la navegación entre Asunción y España, Núñez, además de llevar refuerzos y bastimentos, ordena “efectuar la fundación del puerto de Buenos Aires”. El adelantado Núñez despacha otros tres bergantines en julio de 1542, bajo el comando de Gonzalo de Mendoza, desde Asunción a Buenos Aires para socorrer a sus compañeros.

El 20 de diciembre de 1542 cuatro de los cinco bergantines enviados entre abril y julio a Buenos Aires, junto con el batel de la “Santa Lucía”, ya que esta nao debió ser abandonada por Estopiñán por averías irreparables, regresan a Asunción. En las cinco embarcaciones viaja toda la gente que sobrevivió. Los recién

²⁴² DE GANDÍA, Enrique. “*Historia de la conquista del Río de la Plata y del Paraguay. Los gobiernos de don Pedro de Mendoza, Álvarez Núñez y Domingo de Irala 1535-1556.*”, p. 57, notas 7 y 8.

²⁴³ [Google Maps](#): cómo llegar desde Puerto Gaboto, Santa Fe, Argentina, hasta La Candelaria, Paraguay.

arribados dan cuenta al gobernador que se puso “grande diligencia á tornar á fundar y asentar de nuevo el pueblo y puerto de Buenos-Aires” en un afluente del Río de la Plata “que se llama el río de San Juan”. El intento de fundar Buenos Aires por segunda vez ha fracasado.

Después de haber regresado el general Domingo Martínez de Irala de la “Mala Entrada”, propuso a los oficiales reales de Su Majestad la gran importancia de poblar un puerto para escala de los navíos en la entrada del Río de la Plata y, de acuerdo con todos, fue determinado se pusiese en efecto, para lo cual nombraron al capitán Juan Romero, hombre principal y honrado. Y juntando en su compañía ciento y tanto soldados, salió de la Asunción en dos bergantines hasta llegar al paraje de Buenos Aires. Y tomando a mano izquierda a la parte del norte, pasó cerca de la isla de San Gabriel y entró por el río del Uruguay donde, a dos leguas, surgió en el río de San Juan y allí determinó de hacer la fundación que le estaba cometida. Y puesto en efecto, nombró sus oficiales y regidores, llamándole la ciudad de San Juan, cuyo nombre quedó hasta ahora a aquel río.

Pasado algún tiempo, los naturales de la tierra procuraron impedir la fundación e hicieron tales asaltos a los españoles, que no les daban lugar a hacer sus sementeras, por cuya causa y por el poco socorro y recurso que tenían, padecieron mucha necesidad y hambre. Y haciéndolo saber al general por Juan Romero, fue acordado despachar una persona de satisfacción para que viese y considerase el estado de este negocio y las dificultades que se ofrecían y, conforme a ellas, se hiciese lo que más conviniese. Para cuyo efecto se destinó al capitán Alonso Riquelme, el cual, salió de la Asunción en un navío que llamaban La Galera, antes del río de Las Palmas, entró por el de Las Carabelas, que sale al propio Uruguay, poco más adelante que el de San Juan, y atravesando aquel brazo, llegó a este puerto con mucho aplauso de toda la gente. Hallóla muy enflaquecida y que estaba desconfiada de poder salir de allí con vida por los muchos y continuos combates y asaltos que los indios les daban, por cuya causa y otras de consideración bien vistas fueron todos de acuerdo de desamparar por entonces

aquel puerto. Y se metieron con toda la gente en los navíos que allí tenían y subiendo río arriba, llegaron una mañana tomar tierra sobre unas barranqueras muy altas y despeñadizas, donde quisieron descansar y comer un bocado donde hicieron fuego para guisar. Y estando quince o diez y seis personas sobre aquellas barrancas, se desmoronaron súbitamente hasta dar en el agua llevándose consigo toda la gente que arriba estaba, los cuales, sin escapar ninguno, se despeñaron y fueron ahogados. Habiendo sido el derrumbe de la tierra tan grande que alteró todo el río y lo movió de tal manera que la galera que estaba cerca fue trabucada como si fuera cáscara de avellana. Y vuelta boca abajo con la quilla arriba fue por debajo del agua más de 1000 pasos río abajo hasta que, topando el mástil en un bajo, se detuvo en una punta donde, llegando toda la gente, la volvieron boca arriba. Y hallaron una mujer que había quedado dentro, siendo Dios servido no se hubiese ahogado en todo este tiempo en el cual no fue menos el peligro que los demás padecieron con los indios enemigos, que al mismo punto que esto sucedió fueron acometidos de ellos, viendo la ocasión tan a propósito para hacerles algún perjuicio. Y peleando con ellos los nuestros con gran valor, fueron resistidos y habitados, y con la buena diligencia y orden de los capitanes fue Dios servido de librarles de tan manifiesto peligro, lo cual sucedió el año de 1552, primero de noviembre, día de Todos los Santos. Que otras veces este mismo día han sucedido en esta provincia grandes desgracias y muertes, por cuya razón guardan en ella inviolablemente la festividad de dicho día y su víspera hasta el otro siguiente, sin moverse en cosa ninguna aunque sea de necesidad muy precisa. Con que gracias a Nuestro Señor se ha visto por evidencia el favor y auxilio con que la divina Majestad la está socorriendo y ayudando²⁴⁴.

²⁴⁴ Ruy Díaz DE GUZMÁN. *Anales del Descubrimiento, Conquista y Población del Río de la Plata* libro 2, capítulo XII. Asunción, 1980, pp. 196-197. Buenos Aires, 2012, pp. 283-286.

IX. Naufragios.

1. El naufragio del “Anunciada”. Un caso de derecho marítimo: estrago culposo en 1538.

El capitán Gonzalo de Mendoza, que había regresado desde el norte a Buenos Aires, a los cinco días se encontró con una carabela que había llegado de España con la noticia de que había llegado una nave –La Marañoña- a Santa Catalina, en el Brasil, trayendo de España a Alonso de Cabrera con doscientos hombres. Fue comisionado, según el cronista Schmidl por el capitán general Domingo Martínez de Irala²⁴⁵, según Gandía por el capitán general Francisco Ruiz Galán, teniente de gobernador nombrado en Buenos Aires por el Adelantado don Pedro de Mendoza²⁴⁶.

La comisión consistía en ir hasta las costas del Brasil a buscar vituallas y aprovisionamientos, guiando a su regreso, a la nave venida de Europa. Gonzalo de Mendoza debía escoger seis hombres de confianza, entre los que estuvo Ulrico con cinco españoles, junto con veinte soldados y marineros más para navegar el galeón “Anunciada”. La nave partió el 4 de junio de 1538 y luego de un mes de viaje llegó a Santa Catalina, donde se quedó dos meses. En Santa Catalina se había encontrado con la Marañoña de Alonso de Cabrera y toda su gente, a la que debía guiar para entrar al Río de la Plata, porque lo había intentado dos veces anteriores.

Navegaban juntos para entrar al Río de la Plata, cuyo límite en aquella época se consideraba al Cabo de Santa María, y no el actual punto convencional de Punta del Este. En la víspera del 1º de noviembre, el día de Todos los Santos, al llegar la noche se abarloadaron los buques, como era rutina en la navegación marítima, para cotejar los datos de la derrota, del viento, el rumbo a tomar y para no separarse durante las horas de oscuridad. Entendemos que

²⁴⁵ Ulrico SCHMIDEL, capítulos XXIX y XXX. Emecé, Buenos Aires, 1997, pp. 61-65.

²⁴⁶ Historia de Alonso de Cabrera... Cap. VI, p. 86. Buenos Aires, 1936.

esto fue antes de la puesta del sol, en que aún disponían de luz para efectuar la maniobra.

Los pilotos se consultaron si ya estaban dentro del Río Paraná o de la Plata (en aquella época también se llamaba “Paraná” al estuario). El piloto del Anunciada, que conocía la navegación local, sostenía que sí. En cambio, el piloto de la Marañona, que venía de Europa, dijo a su capitán que no, que todavía estaban a veinte leguas de la entrada, y a quien le damos el crédito puesto que fue el piloto que acertó en su decisión. Sin ser baqueano de la zona, evidentemente fue más preciso en sus cálculos para la navegación.

Almanaque náutico de la Armada Nacional de la República Oriental del Uruguay para Montevideo el día 31 de octubre:

Año	Día de la semana	Puesta de sol	Crepúsculo		
			Civil	náutico	astronómico
2009	sábado	19:14	19:41	20:13	20:47
2010	domingo	20:43	21:42	23:15	////
2011	lunes	20:43	21:41	23:21	////
2012	miércoles	20:45	21:44	23:27	////
2013	jueves	19:14	19:41	20:13	20:47
2014	viernes	19:14	19:41	20:13	20:47
2015	sábado	19:14	19:41	20:13	20:47
2016	lunes	19:14	19:41	20:13	20:48
2017	martes	19:14	19:41	20:13	20:47
2018	miércoles	19:14	19:41	20:13	20:47
2019	jueves	19:14	19:41	20:13	20:47

Equivalencias entre millas náuticas, millas terrestres, leguas y kilómetros

1 milla terrestre = 1.609,34 metros	1 km = 0,62137 millas terrestres
1 milla náutica = 1.852 metros	1 km = 0,5399 millas náuticas
1 legua marina = 5,572 metros	1 km = 0,179468772433 leguas

Así entonces, al anoecer del jueves 31 de octubre de 1538²⁴⁷, se encontraban a 20 leguas o 111,46 kilómetros, del Cabo de Santa María, al que entonces se consideraba la entrada al Río de la Plata. Según el almanaque náutico de la República Oriental del Uruguay

²⁴⁷ <https://es.countcalculate.com/calendario-contar-dias-etc/averigua-el-dia-de-la-semana-de-cierta-fecha/result>

de los años 2009-2013/2019, en Montevideo la hora de la puesta del sol son las 19:14 y del crepúsculo astronómico, las 20:47 horas.

Ante la reiteración de la pregunta por parte del piloto del Anunciada de si lo seguiría al de la Marañona, este último prudentemente desistió, prefiriendo quedarse en el mar y no tocar tierra durante la noche. El piloto del Anunciada, en su condición de local y con lo que podría denominarse un exceso de confianza, optó por seguir avanzando durante las horas nocturnas. Continuaron la navegación y se desató un temporal hasta que a eso de las doce o una de la mañana vieron tierra, pero tocó fondo antes de que tuvieran tiempo de echar el fondeo, y todavía se encontraban a una milla de camino de la orilla (en la traducción de Ulrico dice “legua”, pero nos inclinamos a pensar que quiso decir “milla”).

De haber navegado entre la puesta de sol y el crepúsculo astronómico hasta la medianoche, es decir entre 4 horas y 46 minutos hasta 3 horas y 13 minutos, puesto que Ulrico dice que navegaron hasta poco después de esa hora o de la una de la mañana. Nos falta saber a qué velocidad navegaban ¿Cómo obtenemos la velocidad hipotética? Américo Vespucio refiere haber navegado veinte jornadas, alrededor de setecientas leguas (que cada legua tiene cuatro millas y media)²⁴⁸. Esto significa que si recorrió setecientas leguas en 480 horas, su velocidad promedio fue de 1,4583 leguas por hora, que son 8,1273 kilómetros por hora.

La legua marina equivale a 5,573 kilómetros, la milla náutica a 1.852 metros y la milla terrestre a 1.609 metros. Sin embargo, la equivalencia que Vespucio establece de cuatro millas y media por legua, se acerca más a la de kilómetros, que no existían en aquella época.

Modernamente se ha establecido una fórmula denominada “velocidad de casco”. Cualquier barco que navegue en régimen de desplazamiento (barcos no planeadores), su velocidad máxima estará limitada por su eslora, a mayor eslora, mayor velocidad. El barco tiene un límite de velocidad que viene determinado por su eslora. Para poder calcular la velocidad máxima de un barco, se

²⁴⁸ Américo VESPUCCIO, *El Nuevo Mundo*. Carta de 1501, p. 131. Editorial Nova. Buenos Aires, 1951.

parte de la fórmula de velocidad de una ola. La velocidad de una ola no depende de su altura, la velocidad de una ola está determinada por su longitud de onda, es decir, la distancia que hay entre dos crestas.

$$V_{\text{ola}} = \sqrt{(g \times L / 2\pi)}$$

Donde:

V ola = Velocidad de la ola

g = Aceleración de la gravedad (9,81 m/seg²)

L = Longitud de la ola (Distancia entre cresta y cresta)

Π (Pi) = 3,14

Como el tamaño máximo de ola que genera un barco es igual a su eslora, podremos aplicar la misma fórmula para hallar la velocidad máxima de un barco:

$$V_{\text{max barco}} = \sqrt{(g \times L / 2\pi)}$$

Donde:

V max barco = Velocidad máxima del barco

g = Aceleración de la gravedad (9,81 m/seg²)

L = Eslora de flotación del barco en metros

Π (Pi) = 3,14

El resultado de esta fórmula nos dará la velocidad máxima del barco en metros/segundo.

De ella, surge una fórmula mucho más sencilla y simplificada que nos da el resultado de la velocidad directamente en nudos:

Para calcular la velocidad que puede alcanzar una embarcación deportiva, según su eslora. Para un velero monocasco aparejado sloop de 12 metros se ha establecido un máximo de 8,31 nudos o 15,4 km/h²⁴⁹. Según este cálculo debe multiplicarse por 2,4 la raíz cuadrada de la eslora del buque.

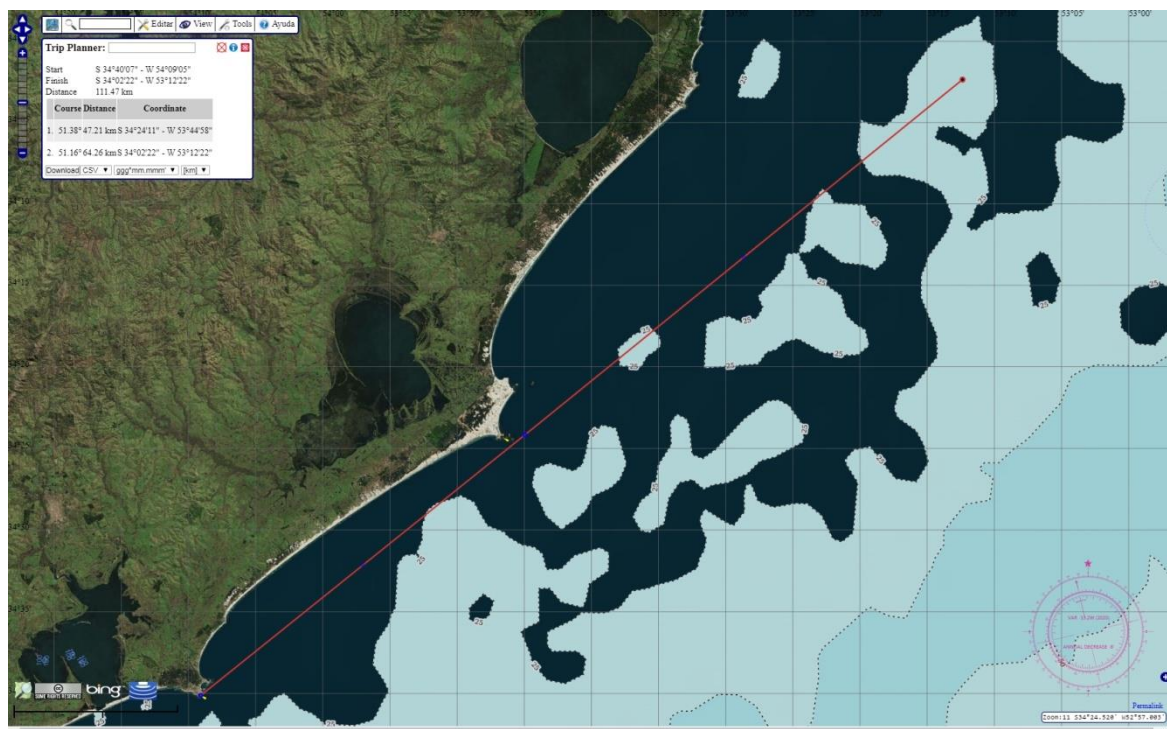
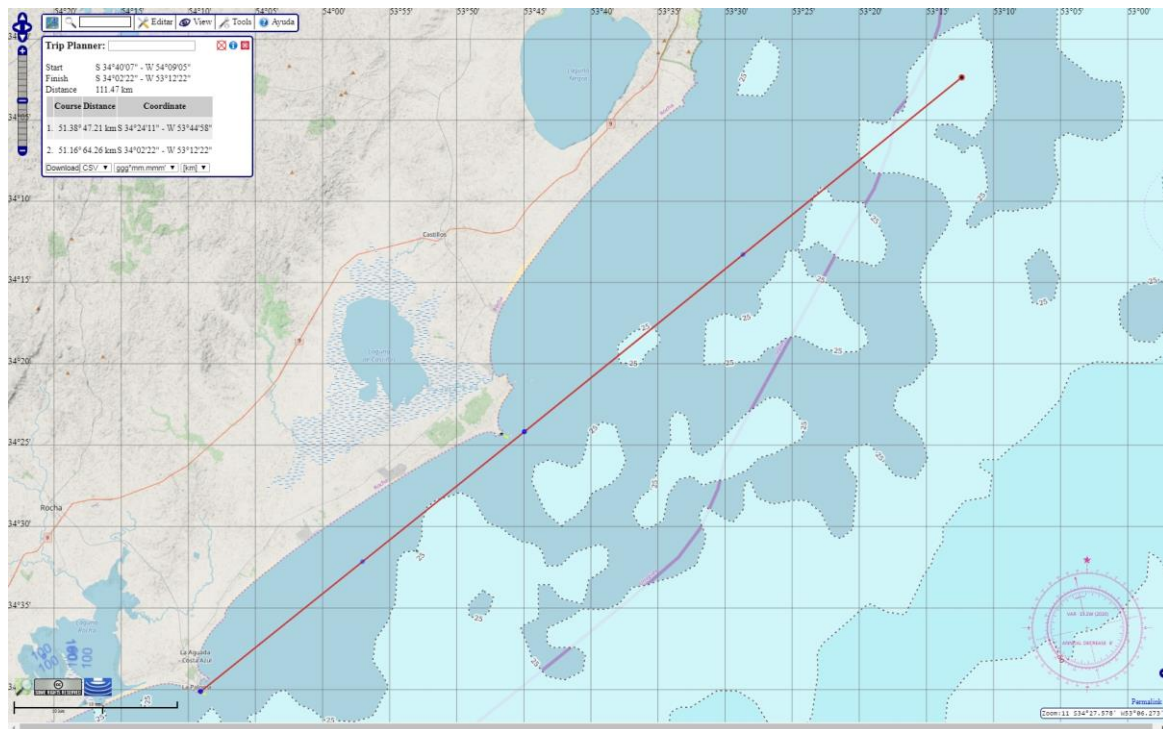
$$V_{MAX} = 2,4 \sqrt{L}$$

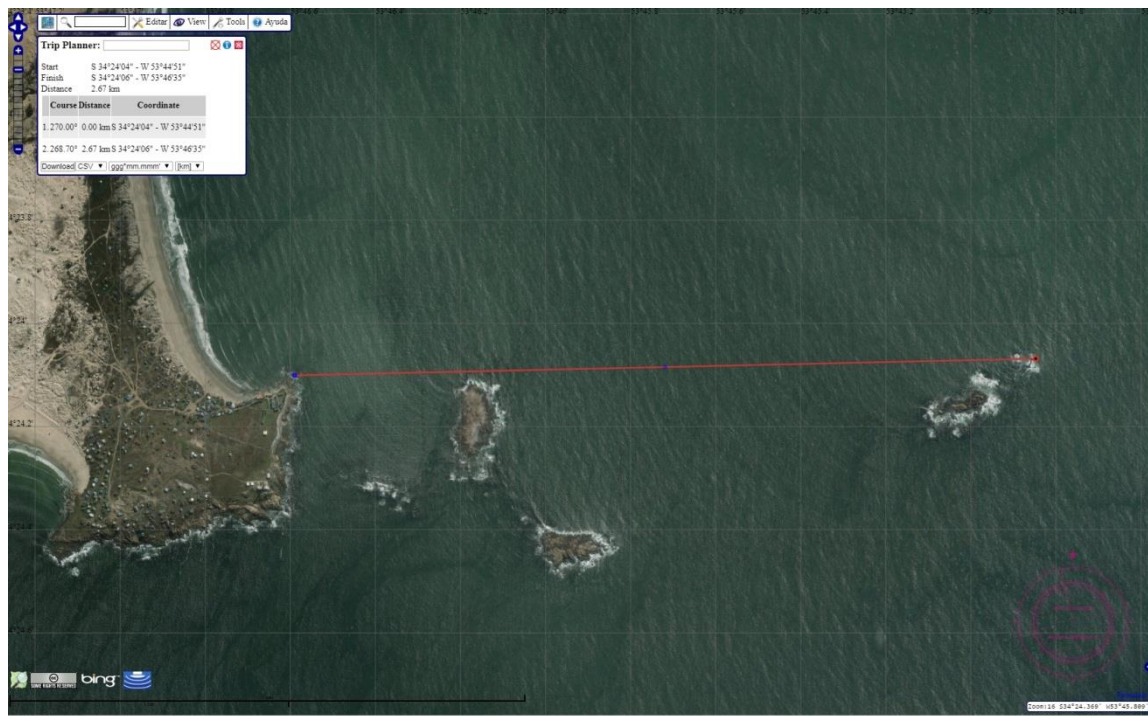
En el caso que el barco tuviera 25 metros de eslora, la raíz cuadrada es 5, que multiplicada por 2,4 nos arroja un resultado de 12 nudos. Volviendo al relato de Schmidl, a una velocidad hipotética de 10 km/h, si navegaron durante 4 horas y 46 minutos debería haber recorrido 64,26 kilómetros o 34,69 millas náuticas a una velocidad de 7,30 nudos que son 13,52 km/h. En cambio, si lo hicieron durante 3 horas y 13 minutos la velocidad habría sido de 10,67 nudos que equivalen a 19,77 km/h.

Y dados todos estos datos, desde 20 leguas antes del Cabo Santa María, no puede llevarnos a otro lugar que a Piedras Negras, que junto a Rasa, y Encantada forman en el grupo de Islas de Torres frente al Cabo Polonio, a las que identificamos como las Islas de Cristóbal Jacques del Islario de Alonso de Santa Cruz. Son los bajíos que coinciden con la situación descrita por Ulrico Schmidl²⁵⁰.

²⁴⁹ <https://sailandtrip.com/velocidad-maxima-de-un-barco-velocidad-de-casco/>

²⁵⁰ Ver carta ROU-18 Cabo Castillo y Cabo Polonio.





El barco se sostuvo sobre el fondo durante casi una hora, al cabo del cual se destrozó, ahogándose quince hombres y seis indias. El cronista y seis compañeros más se salvaron sobre el mástil que flotaba, no habiéndose podido hallar ningún cadáver de los ahogados. Debieron hacer cien leguas por tierra a pie hasta llegar al puerto de San Gabriel, al que tardaron un mes en llegar y durante el que tuvieron que mantenerse con frutas de los montes porque habían perdido toda la ropa y las provisiones.

Cuando llegaron hasta donde se encontraba el capitán Domingo Martínez de Irala y dieron cuenta del resultado del viaje, mandó a llamar al capitán y al piloto, al cual habría mandado a ahorcar de no haber sido por los grandes ruegos del primero. Así y todo debió permanecer trabajando durante cuatro años en los bergantines, que en el litoral del Río de la Plata era el equivalente a la pena de galeras en Europa, es decir trabajo gratuito o “en balde”.

2. Naufragio de Francisco de Vergara en 1548.

Dice Ruy Díaz de Guzmán:

“Luego que Diego de Abreu fue electo mandó aderezar una carabela para despachar en ella a Castilla con la elección de su nombramiento a Alonso Riquelme de Guzmán y, proveído lo necesario con toda diligencia, le encargó sus negocios. En cuya compañía también iba Francisco de Vergara y otras personas de satisfacción, el cual este mismo día del año de 1548 salió del puerto²⁵¹.

Y bajando por sus jornadas, iba en su conserva un bergantín en que iba Hernando de Rivera hacia la isla de San Gabriel. Y saliendo del río de Las Palmas, atravesando el golfo de Buenos Aires (se refiere al estuario del Plata) para la isla de Flores, dejando a una mano la de San Gabriel²⁵² para de allí entrar en el ancho mar, y despedidos los unos de los otros, se fueron para la canal que va a salir al puerto de Maldonado. Donde aquella noche les sobrevino una tan gran tormenta que dio con la carabela en una encubierta laja, que está en la misma canal que hoy llaman Laja del inglés, por haberse perdido en ella pocos años ha un navío de esta nación que corría aquella costa. Por manera que la carabela que estaba encallada sobre las peñas, se abrió por los costados y entraba tanta agua por ellos, que no podían agotar, no cesando en todo este tiempo la furiosa tormenta. Y recelando todos la perdición que tan cercana tenían, acordaron desamparar el navío y venirse a tierra firme al peligro y riesgo de venir todos a poder de los indios de aquella tierra que son los charrúas, crueles y bárbaros.

Y para poderlo hacer, cortaron el mastelero mayor y con tablas y maderas hicieron una gran balsa juntamente con el batel para

²⁵¹ Enrique de Gandía. Historia de la Conquista del Río de la Plata y del Paraguay (1535-1556), Buenos Aires, 1932, capítulo VI “La anarquía en la Asunción”, en la nota 59 in fine, p. 247, refiere que Diego de Abreu “no pudo enviar a España una información que había hecho en contra de Irala el 8 de septiembre de 1548 porque “quemaron la dicha carabela”.

²⁵² El puerto del que habla en el párrafo anterior es el de Asunción, puesto que para esa época Buenos Aires ya había sido despoblada. La nave venía navegando por el Río Paraná de las Palmas y salió al estuario del Plata dejando a babor la Isla San Gabriel.

que pudiesen atravesar aquel brazo y salir a tierra. Y cesando un poco la tormenta, tuvieron lugar de poderlo hacer y tomar la costa, adonde luego acudieron los indios que corren por toda ella, y haciendo un reparo entre el río y la barranca, se pudieron guarecer de la furia de ellos.

Y caminando aquella noche por la costa arriba en busca del bergantín, dieron en unas lagunas con que pasaron mucho trabajo para atravesarlas a nado. Y aquella misma noche sobrevino de la parte del sur otra mayor tormenta que la pasada, que desencalló la carabela de donde estaba y dio con ella hecha pedazos en aquella costa, con la cual esta misma noche vinieron a topar con grande espanto y admiración de todos.

Y cerca del día, prendieron dos indios pescadores, de quienes supieron cómo el bergantín estaba recogido en una caleta dos leguas adelante²⁵³. Y por darle alcance, salió luego Francisco de Vergara con un compañero a dar aviso de lo que pasaba, por manera que con esto fue Dios servido poder tener embarcación en que volverse todos a la Asunción”²⁵⁴.

Del análisis del relato de Ruy Díaz deducimos que se dirigían a Punta del Este –el Puerto de Maldonado–, el cual no pudieron alcanzar porque la carabela de Francisco de Vergara encalló en el actual Banco Inglés –que aún no había sido denominado “Laja del Inglés”, sino hasta después de 1583–.

Suponemos que los naufragos debieron arribar a la orilla entre el Arroyo Solís chico (S 34° 45' 49.0" O 55° 41' 50.2"), el Arroyo Pando (S 34° 47' 41.2" O 55° 52' 09.5"), o el Arroyo Carrasco (S 34° 52' 40" – O 56° 01' 21"). Desde dichos puntos podría tardarse, en recorrerlos a pie, entre 6 horas y 58 minutos o 4 horas y 34 minutos, respectivamente, caminando por “la costa arriba”, es decir

²⁵³ Según el diccionario de la RAE, en su 1ª acepción, caleta es una “Entrada de mar, más pequeña que la bahía.” <https://dle.rae.es/caleta?m=form>
Esta caleta no puede ser otra que la Bahía de Montevideo, cuya boca se sitúa entre la baliza de la escollera Sarandí, en ese puerto, al este 34° 54' 21" S – 56° 13' 23" y la de Punta Lobo al oeste 34° 54' 22" S – 56° 15' 23" O, a una distancia entre ellas de 1,71 millas náuticas (3,16 kilómetros) en línea recta a un rumbo de 285.10°: <http://map.openseamap.org/>

²⁵⁴ Ruy Díaz de Guzmán. La Argentina, Libro II, capítulo 9. Asunción, 1980, pp. 185-187. Filo-UBA, Buenos Aires, 2012, pp. 263-265.

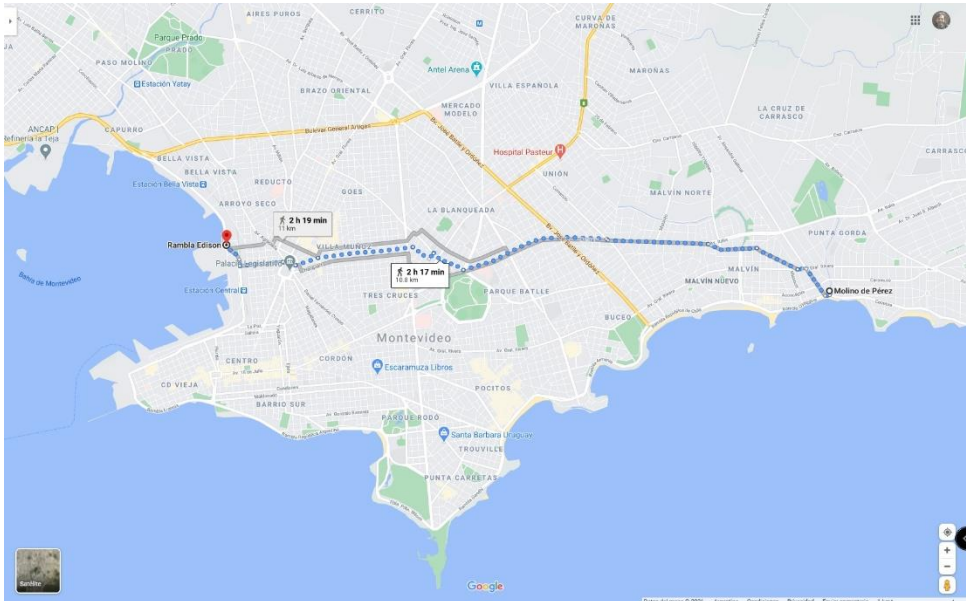
río arriba hasta el punto donde encontraron –cerca del día- a los dos indios pescadores, esto es a dos leguas –11 km.- de la caleta –Bahía de Montevideo- donde estaba recogido el bergantín. El punto donde debían encontrarse los indios pescadores es el Arroyo del Molino de Pérez, que desemboca entre Playa Honda al Oeste y Playa de los Ingleses al Este. Y el lugar más adecuado para guarecer el navío del viento sur, tal como lo consigna Ruy Díaz de Guzmán en su relato, parece la Rambla Edison, hasta donde se miden los 11 kilómetros, que son con exactitud esas “dos leguas adelante” de los dos indios pescadores que prendieron.

Año	Día de la semana	Crepúsculo			Salida del Sol
		Civil	náutico	astronómico	
2009	jueves	05:27	05:57	06:26	06:51
2010	viernes	05:28	05:57	06:26	06:52
2011	sábado	05:28	05:58	06:27	06:52
2012	lunes	05:27	05:56	06:26	06:51
2013	martes	05:27	05:57	06:26	06:51
2014	miércoles	05:28	05:57	06:26	06:52
2015	jueves	05:28	05:58	06:27	06:52
2016	sábado	05:27	05:56	06:26	06:51
2017	domingo	05:27	05:57	06:26	06:51
2018	lunes	05:28	05:57	06:26	06:52
2019	martes	05:28	05:57	06:27	06:52

Almanaque náutico de la Armada Nacional de la República Oriental del Uruguay para Montevideo el día 10 de septiembre



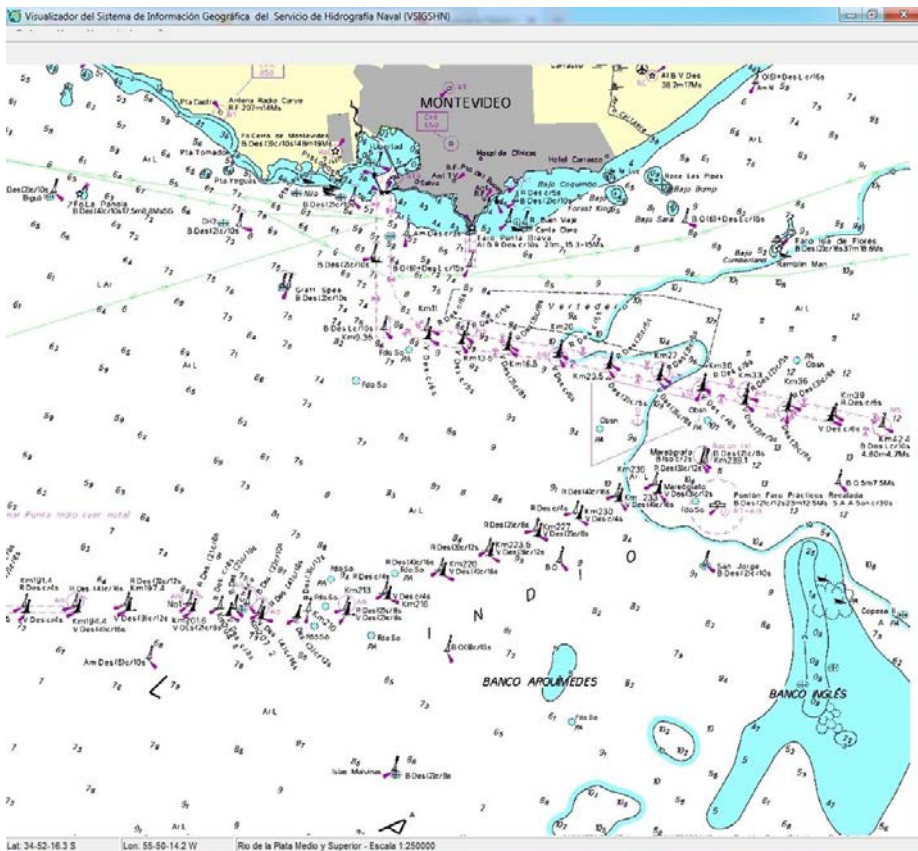
Molino de Pérez, en el arroyo que lleva su nombre, Montevideo, Uruguay



Recorrido entre el Arroyo del Molino de Pérez y la “caleta” o Bahía de Montevideo, Uruguay.

3. Naufragio del patache “Francis” de John Drake en 1583.

Por la Historia de los Piratas en el Río de la Plata, de Enrique de Gandía sabemos, debido a la documentación que investigó en el Archivo General de Indias, del suceso del barco inglés que encalló a comienzos (enero) de 1583 en el bajo bautizado entonces como “Laja del Inglés” y hoy conocido como “Banco Inglés”, ubicado – en su punto menos profundo- en latitud $35^{\circ} 13' 37,78''$ S longitud $55^{\circ} 53' 25,35''$ O, fue el que le diera su nombre a dicho accidente geográfico. Más de tres siglos antes de que Gandía lo estudiara, Ruy Díaz de Guzmán hacía referencia a este hecho, que ocurrió pocos años antes de su obra, pero con posterioridad al primer naufragio que él describe.



Se trataba del patache²⁵⁵ “Francis” propiedad del célebre Francis Drake, que estaba al mando de su sobrino John Drake, quien luego del naufragio se dirigió con sus compañeros a la banda oriental del Río de la Plata para caer prisioneros de los charrúas, dieciocho días después del naufragio, gracias al humo de sus fogatas. Luego de sufrir un cautiverio de trece meses, John Drake, junto al piloto Richard (Fairweather) y otro inglés llamado Juan Daclós, consiguieron escaparse en una canoa indígena, llegando a Buenos Aires en marzo de 1584²⁵⁶.

En Santa Fe el 24 de marzo de 1584, Juan Drake prestó declaración ante el capitán Juan Torres de Vera y Aragón, el escribano Francisco Pérez de Burgos y el intérprete “Juan Perez, ynglés” (John Peters) “vecino de la ciudad de la Asunción”²⁵⁷.

²⁵⁵ Según <https://dle.rae.es/patache> 1. m. Embarcación pequeña que suele utilizarse en faenas y servicios portuarios. 2. m. Pequeña embarcación de guerra que se destinaba en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos. En cambio, según <https://es.wikipedia.org/wiki/Patache>: Un patache es un tipo de embarcación de vela con dos palos, muy ligera y de poco calado, una especie de mezcla entre un bergantín y una goleta, que en sus inicios fue un barco de guerra, estando destinado a la vigilancia e inspección de las costas y puertos normalmente supeditada a otra embarcación de más importancia o tamaño, y también para viajes transpacíficos, aunque posteriormente se utilizó para fines civiles o de aprovisionamiento y que solía ser de unas 30 toneladas.

²⁵⁶ Enrique de Gandía. Historia de los Piratas en el Río de la Plata, Buenos Aires, 1936, capítulo VI, pp. 59-70. También contamos con una fuente directa inglesa: Richard Haykluyt publica “El viaje de Mister John Drake después de su partida de Mister Fenton, arriba del Río de la Plata” en su célebre *The Principal Navigations Voyages Traffiques & Discoveries of the English Nation*, tomo XI, Glasgow, 1904: “The voyage of M. John Drake after his departure from M. Fenton, up the River of Plate, 1582”, pp. 92-95. En el índice de la obra –Tomo XII- encontramos la siguiente referencia en la página 224: Fairweather, Richard, master of Captain John Drake's pinnace, adventures of (1583) XI, 04; escape of with John Drake (1587) 209; sufferings of, 269.

²⁵⁷ Enrique de Gandía la publica en el Apéndice de su “Historia de los Piratas...” con el número 9 (pp. 221-229) con la signatura anterior del Archivo General de Indias: 2-5-2/21, gracias a la cual pudimos obtener la actual: Patronato, 266, R.49

IX. Conclusiones.

Ha pasado más de medio siglo desde que Roberto Levillier, luego de una larga investigación que según él mismo confiesa, le llevó veinticinco años, demostró científicamente que Américo Vespucio fue el primer descubridor del Río de la Plata. Aunque hay controversias sobre el punto, fue el navegante florentino el primero de quien se ha probado que ingresara en el estuario del Plata y luego otros exploradores como Solís y Magallanes enriquecieron con sus aportes el conocimiento que de él se tenía.

Gracias a la cartografía marítima oficial brasileña hemos podido descubrir que hay dos “Barreras Vermelhas” y una “Barrera Ponta Corona Vermelha” la última de las cuales es la más cercana a Porto Seguro, pero se encuentra antes, o sea en una latitud menor, y no después. También se ha descubierto el río Serinahem, que podría corresponder al río Serinos ya presente en la nomenclatura de los cinco principales mapas del primer período: Kunstmann II (1502), Caneiro (1502), Waldsemüller (1507), Tolomeo (1513), Waldsemüller (1516)²⁵⁸.

Esta cartografía también nos indica que hay dos “Pontas dos Castelhanos”: una antes del Cabo de Santo Tomé y la otra en el extremo oriental de la Ilha Grande, frente a Angra dos Reis, pero después de Río de Janeiro y no antes, como lo expresa Eduardo Madero.

También hemos aproximado la ubicación del Puerto Don Rodrigo, que señala Alonso de Santa Cruz en la carta náutica-croquis del Río de la Plata que reproduce en su “Islario” y del Río de los Patos frente a la Isla de Santa Catalina y que es el Río Biguaça que Eduardo Madero, José Toribio Medina y otros grandes historiadores, dadas las limitaciones técnicas y la falta de herramientas de las que disponemos hoy en día, no pudieron ubicar.

La intersección sur de la línea del Tratado de Tordesillas con el continente se encuentra en las inmediaciones de la Isla de Buen Abrigo en latitud 25° 07' 33.72" S longitud 47° 51' 34.22" O, frente

²⁵⁸ Roberto LEVILLIER, “*América la bien llamada*”. Tomo II. Editorial Guillermo Kraft Ltd., Buenos Aires, 1948, p. 49.

a la Isla Cardoso y Barra de la Cananea, en tanto que el puerto de la Isla Cananea está situado en latitud 25° 00' 54.33" S, longitud 47° 55' 31.43" O.

Las líneas generales de la red fluvial del Plata recién fueron conocidas en el año 1528, en que llegaron a España los emisarios de Sebastián Caboto, en tanto que el cartógrafo portugués Ribero, que trabajaba para los españoles en el Consejo de Indias, anticipó en su carta de 1527 los conocimientos adquiridos por el veneciano. Luego corrigió sus propios errores y añadió nomenclatura en sus dos mapas de 1529²⁵⁹.

²⁵⁹ Roberto LEVILLIER, "*América la bien llamada*". Tomo II. Editorial Guillermo Kraft Ltd., Buenos Aires, 1948, p. 162.

Fuentes:

Directas:

Documentales:

Colección de documentos Inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía sacados de los archivos del reino y muy especialmente del de Indias (también denominada Torres de Mendoza o CODOIN-Indias), Tomo 22, Madrid, 1874.

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, Tomo Primero, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836. (261 p.).

FERNÁNDEZ NAVARRETE, Martín. “Colección de viajes y descubrimientos que por mar hicieron los españoles”, 5 tomos. Madrid, Imprenta Nacional, 1825-1837.

Crónicas

ANGLERÍA, Pedro Mártir de. Las Décadas del Nuevo Mundo, en la traducción del Dr. Joaquín Torres Asensio. Editorial Bajel. Buenos Aires, 1944.

CASAS, Fray Bartolomé de las. “*Historia de las Indias*”, 3 tomos. Editorial Ayacucho, Caracas, 1986.

DÍAZ DE GUZMÁN, Ruy. Anales de la Conquista, Población y Descubrimiento del Río de la Plata o La Argentina en:

–Anales de la Biblioteca Nacional. Publicación de documentos relativos al Río de la Plata con introducción y notas por P. Groussac, Director de la Biblioteca Nacional. Tomo IX. Buenos Aires, Imprenta y Casa editora de Coni hermanos, calle Perú 684. 1914 (483 p.)

–Ediciones Comuneros, Asunción 1980 (305 p.).

–Edición de Emecé Editores S.A., Colección memoria argentina, Buenos Aires, 1998, que reproduce textualmente la edición de Pedro de Ángelis de 1835 (276 p.).

–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, Cátedra: Literatura Latinoamericana y (B), 2012, ISBN 978-987-1785-55-1.

DICCIONARIO DE LA LENGUA CASTELLANA, en que se explica el verdadero sentido de las voces su naturaleza y calidad, con las phrases 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.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. “*Historia General y Natural de las Indias*”, Volumen II (segunda parte, tomo 1º), Real Academia de la Historia, Madrid, 1852.

GONZÁLEZ BARCIA, Andrés. “*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.

HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio. “*Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*”, en 8 décadas. Madrid, 1730.

MIRANDA, Luis de. El romance de... Edición, edición facsimilar, prólogo y notas por Silvia Tieffemberg. 1ª edición – Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras Universidad de Buenos Aires, 2012.

http://publicaciones.filo.uba.ar/sites/publicaciones.filo.uba.ar/files/EI%20Romance%20de%20Luis%20Miranda_interactivo_0.pdf

PIGAFETTA, Antonio. “*Primer viaje en torno al globo*”. Colección Austral 4ª edición, Espasa-Calpe Argentina, Buenos Aires, 1944.

SCHMIDL, Ulrico. “*Viaje al Río de la Plata*”.

–Edición de la Comisión Oficial del IV Centenario. Buenos Aires, 1936.

–Edición Levini Hulsius en latín, Nürenberg, 1599.

–Edición en “*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, del Consejo y Cámara de S.M., divididos en tres tomos, Madrid, 1749, tomo III (pp. 269-308).

–Edición en la 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. Tomo Tercero. Buenos Aires. Imprenta del Estado, 1836, pp. 607-688.

–Edición con introducción y observaciones críticas de Mariano Pelliza, Imprenta y Librería de Mayo, Buenos Aires, 1881.

–Edición Cabaut & Cía, Buenos Aires MXMIII, traducción de Samuel Lafone Quevedo, Colección de libros raros o inéditos sobre la región del Río de la Plata, Tomo I, la Biblioteca de la Junta de Historia y Numismática Americana, Buenos Aires, 1906.

SANTA CRUZ, Alonso de. *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>

VESPUCCIO, Américo. *El Nuevo Mundo*. Cartas relativas a sus viajes y descubrimientos. Textos en italiano, español e inglés. Estudio preliminar de Roberto Levillier. Editorial Nova. Buenos Aires, 1951.

Bibliográficas indirectas:

ALSAR, Vital (con Enrique Hank López). “*La Balsa. El viaje en balsa más largo de la historia*”. Editorial Pomaire, Barcelona, 1974.

ALSAR, Vital. “*Las Balsas ¿Por qué imposible?*” Editorial Pomaire, Barcelona, 1976 y 1978.

CARNAC, Pierre. *“El primer descubrimiento ¿Descubrieron América los judíos en la antigüedad?”* Serie Enigmas de la Historia, editorial Martínez Roca, Barcelona, 1991.

DE GANDÍA, Enrique. “Antecedentes diplomáticos de las expediciones de Juan Díaz de Solís, Sebastián Caboto y don Pedro de Mendoza”. Kraft y cía. Editores. Buenos Aires, 1935.

GROUSSAC, Paul. *“Don Pedro de Mendoza”*, 1ª edición – Buenos Aires, Editorial Claridad, 2009. ISBN 978-950-620-263-7.

HEYERDAHL, Thor. *“Kon Tiki across the Pacific by raft”*, Rand McNally & Company, 1950.

KIRBUS, Federico. *“La Primera de las Tres Buenos Aires”*. Edición del autor, Buenos Aires, 1978 y 1980.

LAGUARDA TRÍAS, Rolando. *El Predescubrimiento del Río de la Plata por la Expedición Portuguesa de 1511-1512*. Junta de Investigaciones do Ultramar, Lisboa, 1973.

LEVAGGI, Abelardo. *“Paz en la Frontera”. Historia de las relaciones diplomáticas con las comunidades indígenas en la Argentina (Siglos XVI-XIX)”*. Universidad del Museo Social Argentino, Buenos Aires, 2000.

LEVILLIER, Roberto. *“América la bien llamada”*, 2 Tomos. Editorial Guillermo Kraft Ltd., Buenos Aires, 1948.

LEVILLIER, Roberto. *“Américo Vespucio”*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1966.

MADERO, Eduardo. *“Historia del Puerto de Buenos Aires”*, Imprenta de La Nación, 1892 (1ª edición). Segunda edición, 1902.

<https://archive.org/details/historiadelpuert00made>

MAHIEU, Jaques María de. 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.

MEDINA, José Toribio. *“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.

Tomo 1: <https://archive.org/details/elvenecianosebas01medirich>

Tomo 2: <https://archive.org/details/elvenecianosebas02medirich>

MEDINA, José Toribio. “*Juan Díaz de Solís. Estudio histórico*”. Santiago de Chile. Impreso en casa del autor MDCCCXCVII (1897). Biblioteca de la Universidad de Michigan:

<https://archive.org/details/juandiazdesolse01medigoog>

Biblioteca de la Universidad de Toronto:

<https://archive.org/details/juandiazdesolse00medigoog>

MEDINA, José Toribio. El descubrimiento del Océano Pacífico Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos. Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1920.

Brandeis: <https://archive.org/details/eldescubrimiento00medi>

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

PASTELLS, Rv. Padre Pablo. “*El descubrimiento del estrecho de Magallanes*”, 2 vol. Madrid, 1920.

RUANO, Eloy Benito. “*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.

Bibliográficas secundarias:

CAPISTRANO DE ABREU, João. O descobrimento do Brasil pelos portugueses. Río de Janeiro, 1900

Ejemplar de Harvard:

<https://ia800700.us.archive.org/24/items/odescobrimientod00abregoo/odescobrimientod00abregoo.pdf>

Ejemplar de Stanford:

<https://archive.org/details/odescobrimientod01abregoo>

CORREIA, Gaspar. Lendas da Índia, tomo II. Lisboa, 1860.

DE ALMEIDA PRADO, J.F. Primeiros povoadores do Brasil 1500-1530. 2ª edição. Companhia Editora Nacional, São Paulo - Rio de Janeiro - Recife - Porto Alegre, 1939:

<https://bdor.sibi.ufrj.br/bitstream/doc/118/1/37%20PDF%20-%20OCR%20-%20RED.pdf>

PERES, Damião. História dos descobrimentos portugueses. Portugalense editora, S.A.R.L. Pôrto, 1943:

<http://labtecgc.udesc.br:8080/bitstream/handle/01/391/001936.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

VANHARGEN, Francisco Adolpho de. Historia Geral do Brasil, Rio de Janeiro, 1865.

Hemerográficas

BOGNANNI, Fabián. Discusión arqueo-histórica acerca de la ubicación del lugar de arribo de Sebastián Caboto y la posterior instalación de la primera misión franciscana en Itatí, Corrientes (Siglo XVI-XVII). *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, Número 11, Volumen 2. Buenos Aires, junio-diciembre, 2017. ISSN 2344-9918:

<http://plarci.org/index.php/RAHAYL/issue/view/21>.

FERNÁNDEZ-LÓPEZ, Francisco. “El proceso de admisión de maestros de navíos en la Casa de la Contratación: expedientes y procedimiento”. *Anuario de Estudios Americanos*, N° 75 1 enero-junio, Sevilla (España), 2018, pp. 43-66.

GARZA MARTÍNEZ, Valentina. “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.

LÓPEZ MAZZ, José; BUFFA INVERNIZZI, Valerio; DE LEÓN FLEITAS, Verónica; y CANCELTA CEREIJO, Cristina. La localidad histórico arqueológica del Río San Salvador (Soriano, Uruguay). *Revista del Museo de Antropología* Vol. 7 (2014) Número 2. Facultad de Filosofía y Humanidades – Universidad Nacional de Córdoba – Argentina, ISSN 1852-060X:

<https://revistas.unc.edu.ar/index.php/antropologia/article/view/9178/10247>

Cartográficas

Mapamundi de Nicolás Caverio (1504):

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Caverio_Map_circa_1506.jpg

Mapamundi de Martin Waldseemüller (1507):

https://es.wikipedia.org/wiki/Martin_Waldseem%C3%BCller#/media/Archivo:Waldseemuller_map_2.jpg

Planisferio de Alberto Cantino (1502):

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cantino_planisphere_\(1502\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cantino_planisphere_(1502).jpg)

Cartas Raster del Servicio de Hidrografía Naval (Argentina)

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

El sitio de Centro de Hidrografía da Marinha do Brasil:

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

Instituto Hidrográfico Nacional de España:

<http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/iniciohome/prefLang-es/>

Instituto Hidrográfico Nacional de España. Visor de cartas náuticas: <http://ideihm.covam.es/visor.html>

OpenSeaMap - La Carta Náutica gratuita: <http://openseamap.org>

(en español) <http://openseamap.org/index.php?id=31&L=2>

<http://map.openseamap.org/>

“Velero La Argentina” sitio web la cartografía náutica del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. Armada de Uruguay: <http://velerolaargentina.com/Ozi/Uruguay.html>