

DRAKE Y EL DESCUBRIMIENTO DE LA INSULARIDAD FUEGUINA. LA EVIDENCIA CARTOGRAFICA*

MATEO MARTINIC B. **

RESUMEN

En este artículo se describe y analiza la que fuera la derivación oceánica austral de Francis Drake a la salida del estrecho de Magallanes en setiembre de 1578 y su repercusión en la época. Se postula la hipótesis de su hallazgo geográfico y su comprobación efectiva acerca del término insular de América en una época en que a la Tierra del Fuego se la consideraba integrante de la Terra Australis Incognita. Se presenta y discute la evidencia cartográfica probatoria.

SUMMARY

DRAKE AND THE DISCOVERY OF THE FUEGUIAN ARCHIPELAGOES

The southern oceanic route that Francis Drake took when he left the Strait of Magellan in september 1578 is described and analyzed in this article. Here we claim the hypothesis that Drake is responsible for the geographic discovery and verification of the archipelagical ending of America in a time when Tierra del Fuego was considered part of the Terra Australis Incognita. Probatory cartographic evidence is presented and discussed.

1.- *La derivación austral de Francis Drake en 1578.*

El 6 de setiembre de 1578 una

escuadrilla integrada por tres naves de bandera inglesa, *Golden Hind*, capitana, *Elizabeth* y *Marygold*, al mando del capitán Francis Drake, completaba con toda felicidad el trayecto del estrecho de Magallanes, realizado en el menor tiempo hasta entonces conocido, 16 días. Hasta allí los había traído la ambiciosa y audaz empresa de ser los primeros navegantes de bandera extraña que penetraban al océano Pacífico, entonces un verdadero *mare clausum*

* Corresponde al Proyecto Fondecyt Nº 1970987, "Cartografía Magallánica Histórica y Moderna (1523-1945). Origen, evolución y registro descriptivo".

** Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes. Casilla Correo 113-D, Punta Arenas, Magallanes, Chile.

del Imperio Español en el Nuevo Mundo, en cuyas costas a poco andar irían dejando siniestra fama de su paso, predando aquí y allá, apropiándose de ingentes riquezas.

Pero a partir de aquella jornada las condiciones climáticas que se habían manifestado muy favorables a los ingleses variarían enteramente, dando paso a expresiones eólicas huracanadas que en breve lapso separaron a las naves, lanzando a la capitana muy al sur, hasta una latitud tan alta como ninguna otra embarcación precedente había conseguido alcanzar por el lado occidental de la Tierra Magallánica.

Nuño da Silva, piloto portugués que había sido apresado por Drake en las islas del Cabo Verde y que a la sazón se desempeñaba como tal en la capitana, relataría posteriormente las circunstancias de aquella imprevisa y brava contingencia con la que esa parte de la trayectoria náutica del capitán inglés dejaría memoria en los anales del conocimiento geográfico austral:

"[...] Y que salidos del Estrecho que fue á seis de setiembre del dicho año que navegaron tres días al norueste y al tercero día les ventó a Norueste que les forzó a navegar al oes-sudueste y navegaron diez u doce días con poca vela, y que por el viento cargó mucho tomaron todas las velas y estubieron mar al través hasta fin de setiembre; y que á los 28, había perdido el Inglés el Patax que sería de 90 toneladas, y que de allí haciendo vela porque el tiempo les era algo largo navegaron ázia el Nordeste siete días, al cabo de los cuales tubieron vista de unas islas, á las cuales fué á surgir, mas el tiempo no les dio lugar, y de allí saltó el viento al Norueste y navegó al Oes-Sudueste, y que hizo otro día perdio la otra Nao que sería de 190 toneladas porque cargó mucho el tiempo, de manera que quedó sola la Capitana, porque el Navío deste Nuño da Silva había quedado encallado en la Bahía á donde invernaron, y que desde allí corrió con el tiempo hasta altura de 57 grados donde tomó Puerto en una Isla un tiro de verso de la tierra donde había veinte brazas de fondo, y estubo allí tres o cuatro dias, y de allí saltó el viento al Sur; navegó al Norte dos dias; al cabo de los cuales tubo vista de una Isla pequeña baxa y tomó las velas, y echó el Batel fuera y tomó muchos Paxaros y Lobos marinos; y otro día se hizo á la vela y navegó Nor-

Nordeste y al Norte hasta otra Isla que está en la tierra firme de la parte del Norte..."¹

Esa derivación y las observaciones entonces realizadas persuadieron a Drake de haber alcanzado la latitud misma del término del continente americano al sur del estrecho de Magallanes, que hasta entonces se creía que se prolongaba fundido en la mítica *Terra Australis Incognita*, de magnitud todavía incommensurable.

Es sabido que la isla a la que había arribado fue denominada Elizabeth, en homenaje a la soberana inglesa que había consentido el viaje de corso, en la cual se aprovisionó de agua, leña y especies comestibles, en tanto tornaban a variar a su favor las condiciones climáticas que tras tan prolongado y sufrido ajetreo le habían mantenido alejado de su ruta proyectada hacia el norte por la costa americana.

Retornó de tal manera tras largo y exitoso periplo a Inglaterra, habiendo completado la segunda circunnavegación al globo terráqueo, amén de rico, triunfante y afamado, convencido de haber alcanzado hasta la unión de los océanos Atlántico y Pacífico, y de ser, por lo tanto, la Tierra del Fuego una isla. No fue, por cierto, Francis Drake el único persuadido de ello, sino además sus propios compañeros de aventura, de manera tal que al regreso fueron varios los testimonios y documentos que tal podían aseverarlo.

Sin embargo, aquel descubrimiento sensacional que en lo geográfico de golpe liquidaba el mito de la gran tierra austral poniendo en evidencia la posibilidad de un segundo paso entre los mares del Norte y del Sur, y que en lo político asestaba un golpe no menos demoledor para la hegemonía imperial hispana en América y en las ricas tierras del Oriente, poniendo las riquezas de sus colonias occidentales americanas al alcance de aventu-

¹ Relación muy circunstanciada, reducida de la declaración que hizo ante el Virrey de México en 20 de mayo de 1579 el piloto Nuño da Silva natural en Porto en Portugal, del viage y Navegación que hizo el Corsario Franco Drake desde la Isla de Santiago en Cavo Verde donde le prendió en 19 de enero de 1578, hasta 16 en abril de dicho año de 1579 que le dejó en libertad en el Puerto de Guaturco de la costa del mar del sur de Nueva España (*En Colección de Documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1946, Documento 904^o).

teros osados, recibiría en el país que pasaba por ser el archienemigo de España una singular y contradictoria recepción que al cabo de pocos años contribuiría a sepultar en el olvido aquel importante hallazgo geográfico.

En efecto, y más allá de los honores y homenajes personales que se le tributaron a Drake y de la valía incontrastable que ganaría ante su soberana, las conveniencias de la propia Inglaterra acabaron por echar un cerrojo a la valiosa información obtenida imponiéndose una «política de secreto».

Como muy bien lo señala Raymond Aker, uno de los estudiosos contemporáneos más acuciosos y eruditos sobre la navegación de Francis Drake, «lo que les importaba era el futuro de las expediciones inglesas de saqueo a la costa española oeste de Sud América que ahora tenía una ruta abierta que no podía ser cerrada por España. No era solamente un nuevo camino para llegar a su Mar del Sur, sino que también uno para el regreso a casa, una ruta de escape. La reina y sus consejeros no querían que se divulgara al mundo ni una palabra sobre esto hasta que se hubiera hecho un amplio uso de esta ruta. Apenas Drake hubo vuelto a casa cuando ya se comenzaron a planificar esquemas para una repetición de su viaje.

«Había razones prácticas para conservar como un secreto de estado la completa relación del viaje de Drake y sus registros cartográficos, además del nuevo pasaje marino. Ahí estaban los lugares donde se encontraban los tesoros y el tipo de defensas. Estaba la extensión septentrional de su búsqueda del Paso Noroeste y de la ruta seguida para llegar a él. Se creía que la entrada de éste había sido descubierta por Martin Frobisher antes del viaje de Drake. El interés en ese paso se mantenía muy vivo. Pero no obstante, había un puerto desconocido en Nueva Albión, útil para el paso y como un refugio para el reabastecimiento en las retiradas. Había una ruta a través del Pacífico; una relación potencial del comercio en las Islas de las Especies de Portugal; el camino hacia Indonesia y finalmente el conocimiento de la costa sur de Java, todavía un misterio para Europa».²

Pero no se trataba sólo de eso.

Había además otra posibilidad que por ese mismo tiempo se venía planteando y que eventualmente podía considerarse: la de que Inglaterra se posesionara del estrecho de Magallanes -considerado la llave estratégica del continente- y estableciera allí una colonia que sirviera de base a una flota con la que se «podría conquistar para Inglaterra todas las minas de oro del Perú y toda la costa y tierra de América en el Mar del Sur».³

Había, pues, razones de peso de sobra para una política de secreto respecto de las informaciones geográficas obtenidas durante el transcurso de la exitosa navegación de Francis Drake, razones por demás suficientes para que todos los diarios llevados a bordo, todas las notas, informes y mapas elaborados fueran puestos bajo celosa custodia. De esa manera el marino afamado se vio imposibilitado de reclamar sus descubrimientos, que, en lo que se refiere a la insularidad fueguina y no obstante haber conseguido trascender al público de cualquier manera, según se verá, acabaría por perder todo crédito y olvidarse al fin, como consecuencia de las contradictorias y confusas informaciones que se conocieron hasta los inicios del siglo XVII.

2.- *Lo que llegó a divulgarse sobre el descubrimiento del sur fueguino.*

Habiendo varios participantes con rango protagónico fue difícil al fin evitar que diversas noticias se filtraran o difundieran dentro y fuera de Inglaterra, escapando al recaudo impuesto por la soberana. De cualquier modo fue un proceso espaciado en el tiempo que al cabo de un lapso permitió tener información, a veces poco clara y aún confusa, sobre el suceso, que a la larga no acabaría por convencer acerca de su certidumbre, restándole desde luego toda la sensacionalidad propia de un hallazgo geográfico de importancia.

El primer extraño en enterarse fue el propio embajador de España en la corte inglesa Bernardino de Mendoza, quien atenién-

² *Francis Drake and the discovery of Cape Horn* (Inédito). Correspondencia con el autor.

³ Richard Hakluyt «Un discurso sobre conveniencia de tomar el estrecho de Magallanes», citado por Hamish L. Stewart en «Objetivos estratégicos y fuentes de información de la expedición de Drake al Pacífico 1570-1577», *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol., 24, Serie Cs. Humanas, Punta Arenas, 1996, pág. 18

dose a dichos del propio Drake, el 20 de abril de 1582, esto es, a poco más de dos años del retorno de aquél, escribió al Rey Felipe que el capitán corsario había afirmado que «no había un continente hacia el sur [del Estrecho] y más allá de la Tierra del Fuego, solamente islas y mares abiertos».⁴

Es posible que a la Corona Española la información no la sorprendiera particularmente, existiendo como existían en la Casa de Contratación noticias antiguas y recientes que daban cuenta de avistamientos que si bien no correspondían a descubrimientos propiamente tales, contenían suficiente fundamento, por reiterados, como para formar una opinión dubitativa en cuanto a la continuidad meridional de la Tierra del Fuego, vale decir, su presunta continentalidad.

Estas se referían al primer y afamado avistamiento de Francisco de Hoces, en 1526, quien arrastrado hacia el sur desde la boca oriental del estrecho de Magallanes, con su carabela *San Lesmes*, había alcanzado lo que pareció ser «el acabamiento de la tierra», y al misterioso viaje que una de las naos de Francisco de Camargo había realizado en 1540 hasta un desconocido y distante puerto austral, ambas por el lado este del supuesto continente meridional. Pero también a la derivación, ahora occidental, protagonizada por Hernando Gallego en 1553, quien con la nao *Concepción* llegó hasta los 55°, comprobando que en lugar de costa que derivara hacia el oeste como se creía y lo señalaban los mapas de la época, había solamente mar abierto.

Tal lo habían ratificado hacía poco, en 1580, subiendo todavía en latitud, el almirante Juan de Villalobos y el piloto Hernando Lamero al ser arrastrada su nave, *San Francisco*, tan al meridión como para sospechar que los mares del Sur y del Norte se unían, dándose por isla lo que se creía continente.

Esta información había sido presuntamente recogida por el jesuita Juan de Acosta en su *Historia Natural y Moral de las Indias*, quien en parte pertinente así la había asentado: «... Duróles el temporal sin aflojar por tres días, de los cuales pensando en dar en tierra cada hora fue al revés, que siempre veían írseles desviando más la tierra, hasta que al cabo del

tercero día, aplacando la tormenta, tomando el sol se hallaron en 56 grados, y viendo que no habían dado al través, antes se hallaban más lejos de la tierra, quedaron admirados de donde infirieron (como Fernando Lamero piloto de la dicha nao me lo contó que la tierra que está de la otra parte del estrecho, como vamos por el mar del Sur, no corría por el mismo rumbo que hasta el estrecho, sino que hacía vuelta hacia el Levante, pues de otra suerte no sería posible dejar de zaborar en ella con la travesía, que corrió tanto tiempo. Pero no pasaron más adelante ni supieron si se acababa allí la tierra (como algunos quieren decir que es isla lo que hay pasado el estrecho, y que se juntan allí los dos mares de Norte y Sur) o si iba corriendo la vuelta del Leste hasta juntarse con la tierra de Vista, que llaman, que responde al cabo de Buena Esperanza, como opinión de otros».⁵

Cuenta además Acosta que enterado el virrey del Perú, Martín Enríquez, de tal avistamiento declaró enfático «que tenía por invención del corsario inglés [Drake], la fama que se había echado de que el estrecho hacía luego isla y se juntaban ambos mares; porque él, siendo virrey de la Nueva España, había examinado con diligencia al piloto portugués que allí dejó Francisco Drac, y jamás tal entendió de él, sino que era verdadero estrecho y tierra firme de ambas partes».^{6 7}

Esta claro así, tras esta larga referencia, que para 1582 cuando el embajador Mendoza informaba el monarca hispano sobre los dichos de Drake, en España había noticias suficientes *que a lo menos podían mover a duda acerca de la continentalidad fueguina*. Pero, si en efecto tal sucedía, convenía al Imperio que no se divulgara aquel barrunto para mantener por tiempo indefinido la creencia de ser el estrecho de Magallanes el único paso entre los mares del Norte y del Sur. Y también aquí,

⁵ *Op. cit.*, edición de Madrid, 1987, págs. 181-182.

⁶ *Id. id.*

⁷ Sin embargo, tan convencido quedaría el piloto Lamero de haber visto la unión de los mares en la dicha latitud que, tiempo después, el 22 de abril de 1583 escribió al propio rey Felipe, contándole de su hallazgo y de su intención de «entrar por ellas [las aberturas avistadas] para ver si pasaban a esa otra mar a ver si hacía punta o remate la tierra por razón de ir corriendo a diferente rumbo del que la de más atrás». Tuvo contradicción en ello con el almirante Villalobos, quien impuso su opinión en contrario y el reconocimiento finalmente no tuvo lugar.

⁴ Helen Wallis, *The cartography of Drake's Voyage*, 1984, págs. 134-135.

por conveniencia hegemónica, se impuso el silencio, en lo que vinieron a coincidir las dos coronas enemigas, por distintas razones.

Tornando al escenario inglés, aquí la noticia del hallazgo de Drake continuaba trascendiendo casi insensiblemente a través evidencias que no podían dejar de recogerse por convenir así al interés nacional, entre ellas principalmente a través de algunos mapas sobre los que se hará referencia separada más adelante. Para probarlo, basta tener presentes las instrucciones de navegación que en su hora recibiera Thomas Cavendish, en 1586 cuando se aprestaba para repetir el memorable y afortunado periplo de su compatriota. Sabemos de ello por boca de Tomé Hernández, sobreviviente de la aventura colonizadora de Pedro Sarmiento de Gamboa en el estrecho de Magallanes, quien fuera rescatado por aquél en 1587.

Pues bien, huido Hernández de la nave de Cavendish en la rada de Quintero el 17 de mayo de ese mismo año, prestó declaración ante el Gobernador y Capitán General del Reino de Chile sobre todo lo acontecido a la expedición pobladora del Estrecho, desde la salida de España hasta el avistamiento de los sobrevivientes por los ingleses, y en un punto declaró que Cavendish le había dicho [...] «que traía la orden de la Reyna, su Señora, que si se hallaba poblado el Estrecho y gente que le defendiese el paso, *que bajase a cincuenta y nueve grados y ballaría mar ancha por donde podía pasar aunque era muy peligrosa*. . .»³

El dato importa porque se trataba de una expedición que tenía el patronazgo real y a la que, por consecuencia, debían haberse entregado todas las informaciones disponibles en lo tocante a seguridad.

Así entonces, debe quedar fuera de cualquier duda que en Inglaterra, hasta 1586 a lo menos, se aceptaba como buena la información del hallazgo geográfico de Drake sobre la insularidad fueguina.

Además de los mapas a los que se ha hecho mención, en especial a los prime-

ros que se construyeron, tempranamente se conoció en Inglaterra alguna información escrita, aunque deliberada y comprensiblemente vaga dado el secretismo oficial sobre el viaje. Tal aconteció con la publicación hecha en 1582 por Richard Hakluyt, un clérigo que oficiaba de editor, quien lo hizo en su obra (*Divers Voyages touching the discoverie of America*), que incluyó un mapa confeccionado por Michael Lok.⁹

Años después, en 1587, Hakluyt editaba la afamada obra de Pedro Mártir de Angleria *Décadas del Orbe Novo*, en la que agregó un interesante mapa titulado *Novus Orbis*, obra a su vez de Philip Galle, al que se hará referencia ampliada más adelante, y en el que de manera indubitable se presentaba el término meridional de América como un archipiélago, figurando en él la isla *Reginae Elizabethae, descubierta por los ingleses en 1579*, error de fecha este que se venía repitiendo desde 1582.

Probablemente entre una y otra publicaciones, en época que debería aproximarse a la segunda, Francis Fletcher, antiguo capellán de Drake, de algún modo haría divulgación del contenido del diario por él llevado a bordo de la *Golden Hind*, texto acompañado por algunos mapas burdamente elaborados que no obstante, como aquél, eran muy explícitos en la descripción del hallazgo geográfico fueguino. Este diario habría sido difundido alrededor de 1586-87 y posteriormente se extraviaría, siendo conocido por la posteridad por una copia hecha casi un siglo después por John Conyers.

En lo tocante a la difusión de los hallazgos geográficos de Drake, los años que siguieron, 1588 a 1592, dieron lugar en Inglaterra a una situación contradictoria.

Por una parte y luego del papel determinante desempeñado por Francis Drake en la derrota de la armada española que había amenazado con la invasión a su patria, su fama alcanzó el cenit, involucrándose en ella los hechos pasados y recientes del personaje. Así

³ José Miguel Barros, «Primer testimonio de Tomé Hernández sobre las fundaciones hispánicas del Estrecho de Magallanes». *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. IX, pág. 72, Punta Arenas, 1978. Lo destacado es del autor.

⁹ La discreción de Hakluyt no dejó de sorprender a Sir Edward Stafford, embajador inglés en París, quien en carta dirigida a Lord Walsingham el 16 de octubre de 1584, comentó que lo que en Inglaterra era un secreto, allí -en Francia- estaba en la boca de todos (Wallis, *op. cit.*, pág. 139). Esta es una señal clarísima acerca de la difusión que hacia el exterior había alcanzado el viaje de Drake.

entonces se publicaron en 1589 nuevos mapas en los que se mostraba una imagen del mundo, en particular de América austral, en la que se advertían los hallazgos hechos por aquél, incluyendo, por supuesto, el de la insularidad fueguina. Uno de estos mapas conformaba el motivo de una medalla conmemorativa acuñada en homenaje al antiguo corsario y que tuvo una amplia difusión en la Inglaterra de la época. Pero, curiosamente, esa divulgación cartográfica no tenía parangón en lo escrito, en donde pareció continuar la política secretista, melindrosa, que en nada ayudaba a dilucidar las dudas que persistían sobre, a lo menos, el hallazgo austral hecho durante el viaje.

De modo paradójal, el regreso en 1588 de Thomas Cavendish, el segundo navegante de su nación que repitió el exitoso periplo circunnavegatorio del globo y su personal convicción de ser tierra firme la que seguía al sur del estrecho de Magallanes, sumada a los difundidos dichos de Pedro Sarmiento de Gamboa, que había sido capturado por los ingleses y llevado a Inglaterra donde sería liberado, quien se empeñó en desacreditar ante sus captores el descubrimiento de la insularidad fueguina, arrojaron una sombra de duda sobre el hallazgo de Drake, de tal magnitud que acabaría por hacerlo no creíble.

Y esta situación se vería reflejada particularmente en la elaboración del primer globo terráqueo hecho en Inglaterra, el llamado globo de Molyneux, en cuya ejecución tuvo responsabilidad el grabador y cartógrafo holandés Jodocus Hondius, debido precisamente al influjo que sobre el mismo tuvieron las ideas de Cavendish y Sarmiento (Wallis, *op. cit.*). La popularidad que alcanzarían los globos de Molyneux sería muy grande, y la doble circunstancia de haberse construido los mismos con arreglo a las informaciones geográficas más recientes y estar precisamente excluida toda mención a la insularidad fueguina, significarían un contraste muy severo para la credibilidad de Francis Drake.

Así el daño público al crédito del navegante estaba hecho, y en medio de sus incomprensibles dudas o escrúpulos para informar oportuna y adecuadamente sobre la realidad de los hechos que había protagonizado, la oportunidad acabaría por perderse para él. Como bien lo escribiera la historiadora Helen Wallis, «... el orgullo nacional había sido

bien servido por la política del secreto. Pero los reclamos de prioridad en el descubrimiento debían haber sido hechos en tiempo oportuno para ganar un reconocimiento generalizado».¹⁰

Las publicaciones de nuevos mapas del mundo en 1595 y en 1599-1602 en los que se recogería el descubrimiento de Drake sobre la insularidad fueguina en nada ayudarían a cambiar la opinión en contrario ya virtualmente sostenida en los ámbitos públicos y privado del reino inglés, convicción que trascendería y tendría eco en los medios especializados (navegantes y cartógrafos) de otras potencias europeas.

Al fin lo que restaría del avistamiento descubridor de Francis Drake al sur del estrecho de Magallanes en 1578, sería el reconocimiento o aceptación de su hallazgo de la isla en la que había recalado, la denominada Elizabeth, que en forma de una tierra casi mítica sería desplazada al sudoccidente o incluso al sur de la Tierra del Fuego, extenso brazo de mar de por medio, en los mapas de los siglos XVII y XVIII, y presentada bajo los nombres de *Elizabethas* o *Elizabethides*, *islas de F. Drake*, *Portus Francisci Draci* y otras variantes.

Entre los mapas que recogerían esta versión deben mencionarse el del estrecho de Magallanes de Levinus Hulsius (1603), el de Chile de fray Gregorio de León, construido probablemente durante el primer tercio del siglo XVII, cuya información sería recogida en 1646 por el jesuita chileno Alonso de Ovalle en su *Tabula Geographica Regni Chile* (versión dedicada al Papa Inocencio X) y el de la Región Magallánica publicado por Richard Dudley en la obra *Dell' Arcano del Mare* en la misma época, con segunda edición en 1661.

Ello contribuiría, de modo paradójal y no obstante lo errado de esta atribución, a perpetuar el nombre del navegante inglés en el ancho paso oceánico que transcurre al sur de América, que al fin devendría un justiciero homenaje de la posterioridad en su reconocimiento.

Finalmente, cabe mencionar que recién en 1628, a poco más de tres décadas del fallecimiento de Francis Drake (ocurrido

¹⁰ *Op. cit.*, pág. 137.

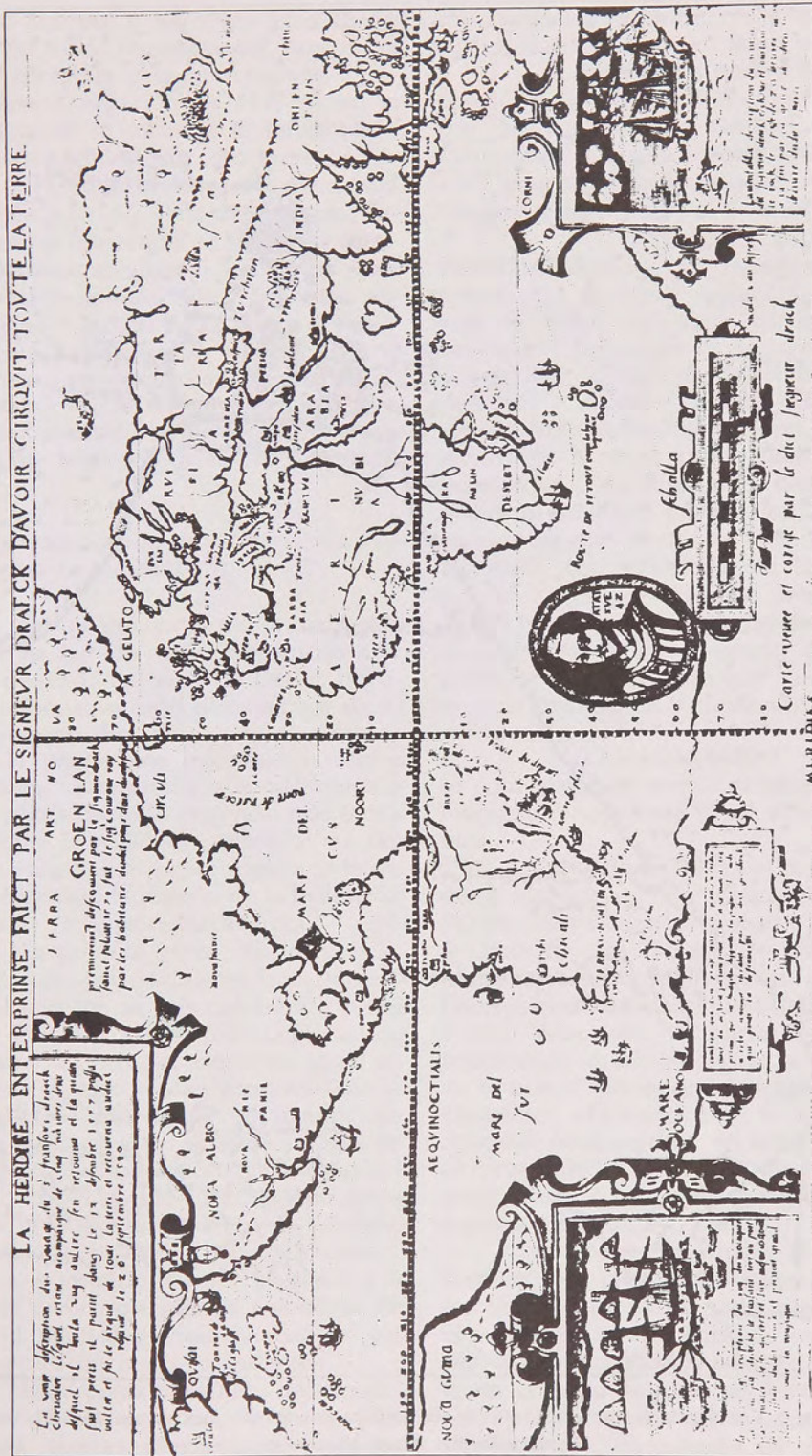


Figura 1. Mapa del mundo de Nicola van Sype, publicado en Amberes ca. 1583. Cortesía de The British Library.

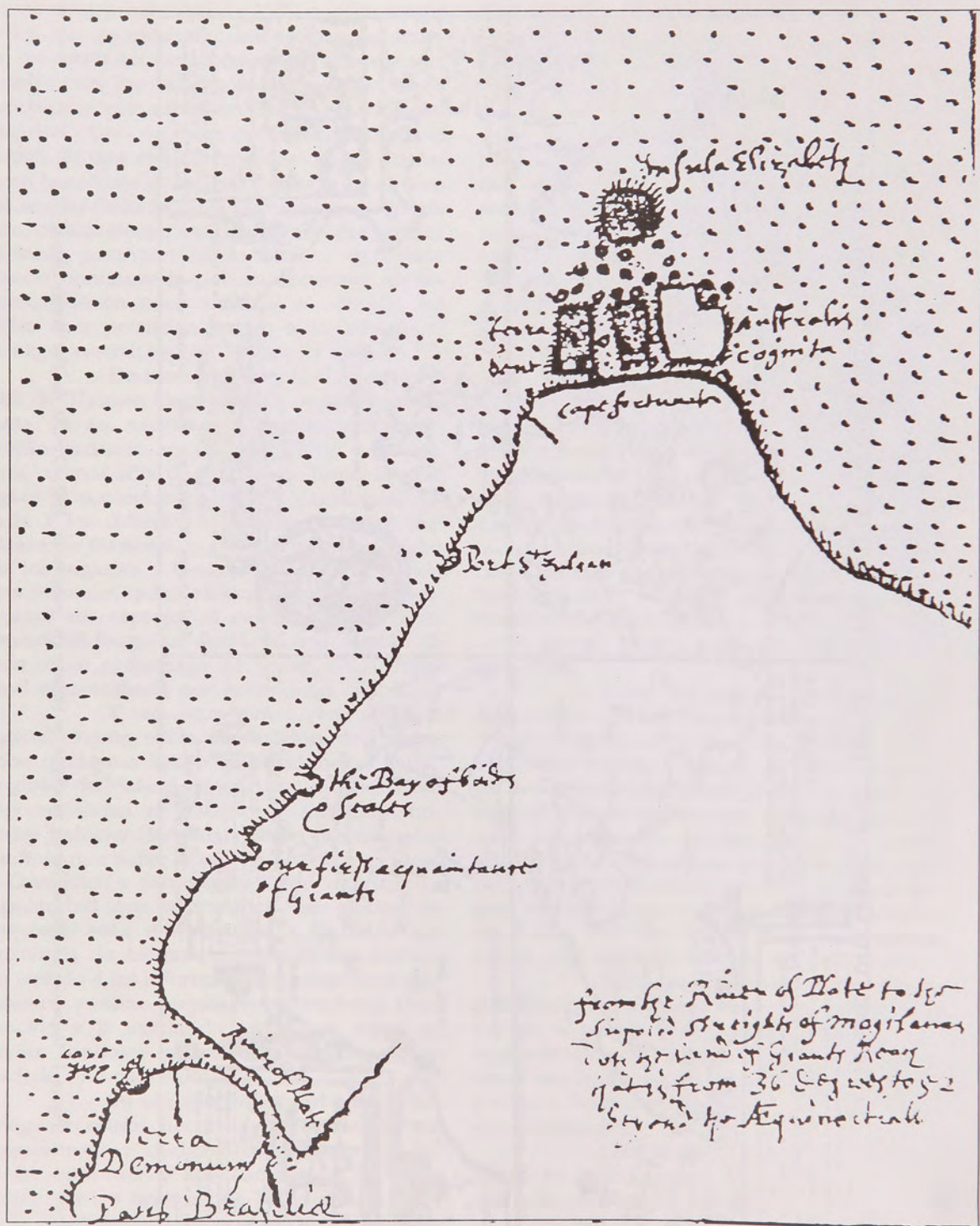


Figura 2. Croquis de la extremidad austral de América por Francis Fletcher ca. 1586-87.

Cortesía de The British Library

en 1596), su sobrino y heredero John Drake publicaría *The World Encompassed*, esto es, la descripción completa y circunstanciada de la afamada circunnavegación de 1577-80, en el que naturalmente se incluiría la información sobre la derivación al sur del estrecho de Magallanes. Esta publicación, provechosa para el estudio histórico del viaje del corsario, carecería de mayor relevancia en su época conocido y archidivulgado como era ya el viaje descubridor del holandés Willem Schouten por el lado oriental y austral de la Tierra del Fuego, acontecido, bien se sabe, en 1616, con el que para los contemporáneos y para la posteridad quedaría resuelto el misterio de la continuidad meridional de la región fueguina, ya definitivamente separada de la Terra Australis Incognita.

3.- *La cartografía surgida de la derivación austral de Francis Drake en 1578.*

En el contexto de lo expuesto hasta ahora ha habido varias referencias a la cartografía derivada del viaje de Drake, documentación informativa especializada cuya abundancia relativa no deja de sorprender, habida cuenta de la paupérrima información escrita contemporánea. Esta producción manuscrita e impresa quedaría como la evidencia más nítida y precisa sobre la realidad avistada al sur del estrecho de Magallanes y conformaría todo un aporte de valor para la historia de la evolución cartográfica de la Región Magallánica.

La primera pieza conocida es el mapa construido personalmente por Drake - que tenía al parecer un especial talento como dibujante y pintor- y que le fue obsequiado a la Reina Isabel a poco del arribo de aquél en 1580, documento que fue tan apreciado por la soberana que lo hizo colgar en una galería inmediata a su cámara privada del palacio de Whitehall, junto a otros importantes mapas del mundo entonces conocido. Este valioso mapa se perdería un siglo después en el incendio que destruiría la mansión real. Allí estuvo, entretanto, a la vista de cuantos accedían a la cámara regia como una prueba manifiesta de la capacidad náutica y descubridora de los marinos ingleses de la época isabelina.

Esta pieza original, bellamente coloreada, sirvió con seguridad, de modelo para otras varias copias manuscritas que se

contruyeron posteriormente y que, salvo una, se han perdido hace ya largo tiempo.

Se trata en primer lugar del mapa confeccionado hacia 1583 y que fuera donado por Drake a Edmund Grindel, arzobispo de Canterbury, y luego de otro construido hacia 1585 para ser obsequiado al rey Enrique de Navarra, futuro Enrique IV de Francia.

En el tiempo que medió entre la ejecución de una y otra piezas, hacia 1582-83, se conoció el primer mapa impreso sobre el viaje de Drake. Es la carta elaborada por Nicola van Sype y publicado en Amberes. Este mapa denominado *La Herdike* (Heroike) *Entreprinse fait par le seigneur Draeck*, que se conserva en el Museo Británico, muestra a Sudamérica rematando la tierra continental en forma redondeada (*Terra Ginantin = Gigantum*), guarnecida al meridión por un conjunto más bien escaso de islas entre las que se muestra la *Elizabeth*, con indicación de la ruta seguida por las naves del corsario. Importa destacar que el mapa lleva al pie la leyenda *Carte veuee et corige par le dict Seigneur drack*, alusión precisa a la intervención que cupo al navegante en la inspiración y supervisión de la elaboración. (Fig. 1)

Corriendo 1586-87, es posible que se conocieran en simultaneidad otras nuevas muestras cartográficas sobre el viaje de que se trata.

Dos de ellas debieron corresponder a los croquis que acompañaban el diario del capellán Fletcher divulgado por esa época. Se trata de dos dibujos de similar y burdo trazado, posiblemente copias deficientes de bocetos elaborados por Drake durante el viaje, y que muestran la parte meridional de Sudamérica, desde el río de la Plata al sur, y en el que el remate archipelágico se presenta clarísimo, afirmado por la leyenda *Terra Australis bene cognita*, en irónica referencia a la cartografía de la época que presentaba a la parte austral como tierra *incognita* o *nundum cognita*, (Fig. 2).

Más interesante, ilustrativa y valiosa es, por cierto, otra carta manuscrita de ese tiempo, que ha logrado conservarse hasta el presente y que de acuerdo con los estudios especializados parece haberse basado igualmente en el mapa original de 1580 donado a la reina Isabel. Se trata del conocido como *Mapa Drake-Mellon*, encontrado en 1970 y que se

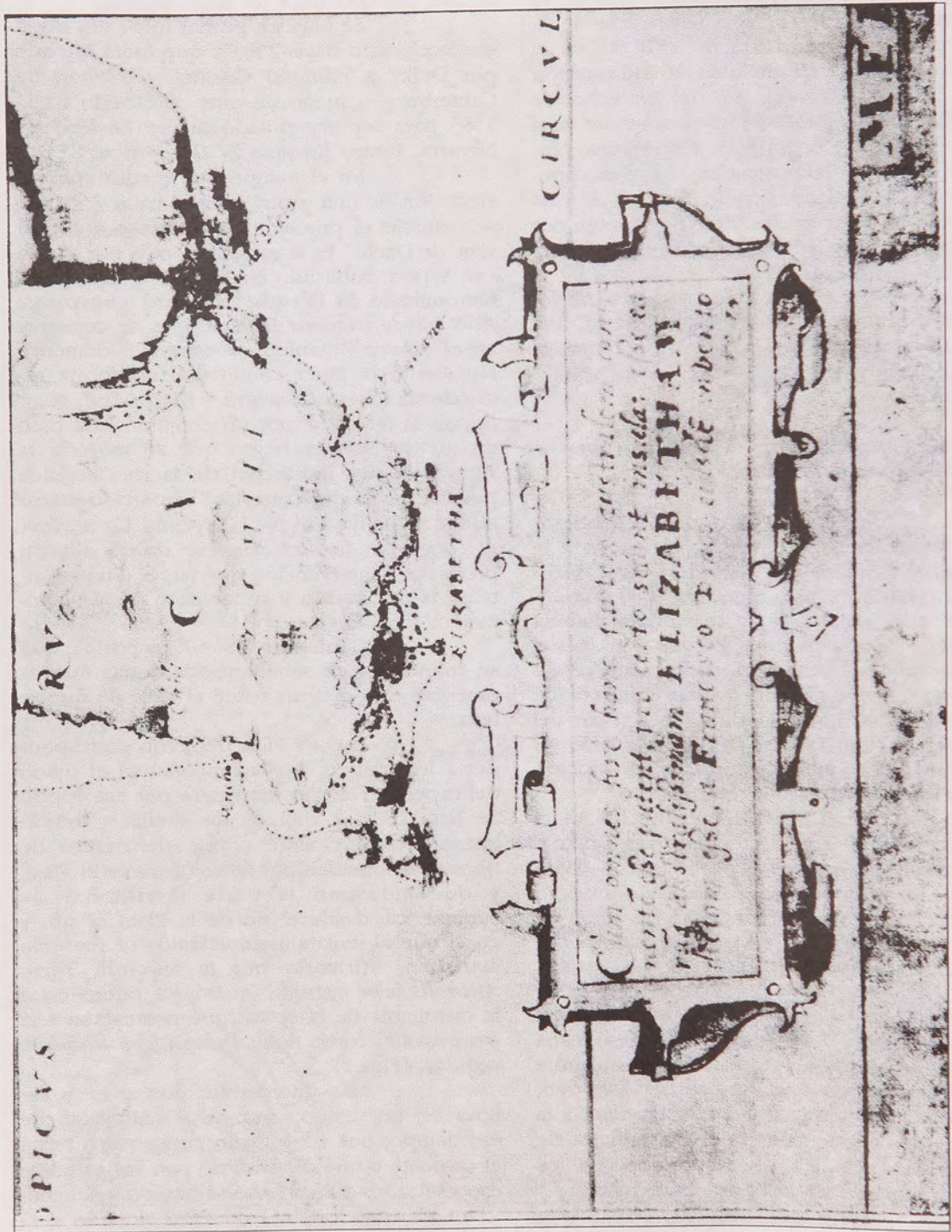


Figura 3. Mapa Drake-Mellon ca. 1586. Cortesia The Yale Center for British Art.

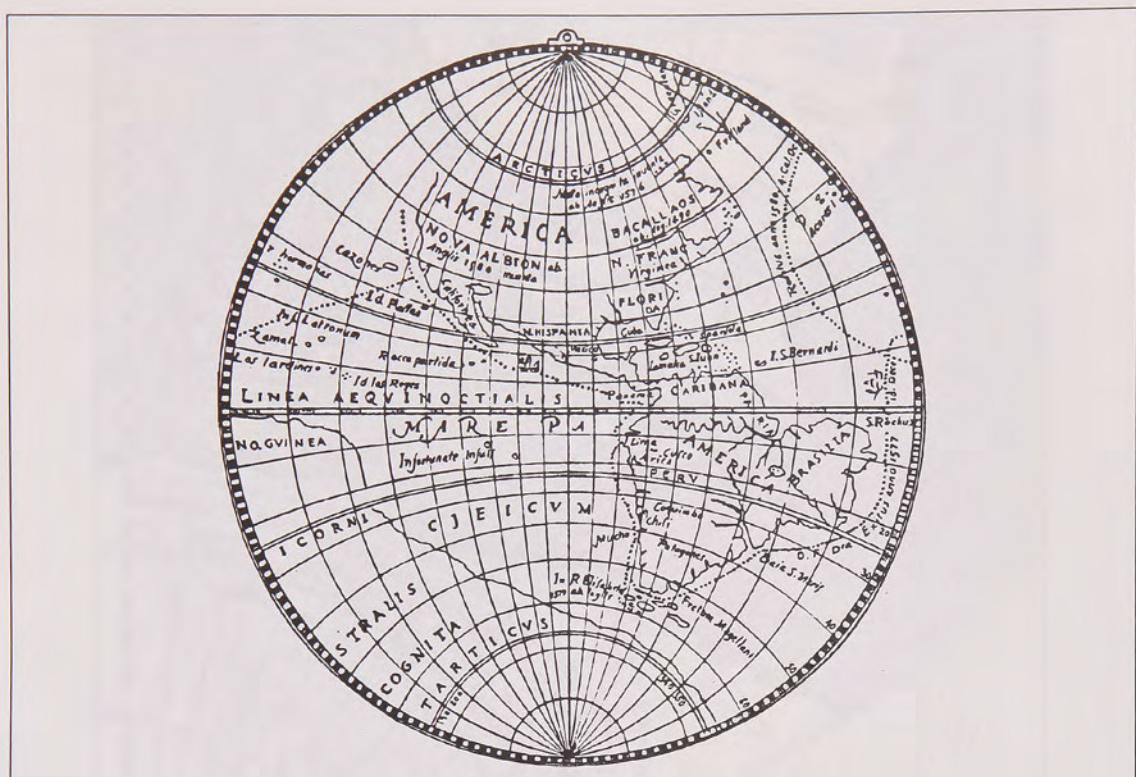


Figura 4. Medallón de plata grabado por Michael Mercator 1589 que muestra en punteado el viaje de F. Drake.

conserva en el Yale Center for British Art, Paul Mellon Collection (Fig. 3).

En esta pieza, Sudamérica, cuya parte extrema austral se presenta íntegra bajo el nombre de *Chili*, el término continental es redondeado como el mapa de van Sype, con un antemural de islas significativo del archipiélago fueguino, donde destaca al final muy notoria la isla *Elizabetha*, sobre la que campea una bandera inglesa y hasta la que alcanza el punteado que identifica el trayecto realizado por la *Golden Hind*.

Es más, como para reafirmar un dibujo así de explícito sobre el descubrimiento de la insularidad fueguina, inmediatamente debajo del mismo hay una cartela donde se ha inscrito en latín la leyenda *Cum omnes fere banc partem australem continente esse putent pro certo seriant insulas esse earua australissiman ELIZABETHAM dictam esse a Francisco Draco eiusde inbentore. (Como todos saben esta parte austral del continente tiene muchas islas y la más austral de ellas fue llamada ELIZABETH por Francisco Drake su*

descubridor).

No cabe la menor duda que el autor del mapa tenía una convicción absoluta sobre el hallazgo geográfico que había determinado la advertencia de la insularidad fueguina.

Si alguna crítica puede hacerse a este mapa, como al de van Sype, es lo reducido e insignificante que se presenta el archipiélago fueguino, considerando su realidad.

Por eso es más aproximada la expresión geográfica que del mismo se hace en el siguiente mapa en consideración, el de América labrado por Philip Galle, e incluido en la obra *De Orbe Novo* editada en París en 1587 por Richard Hakluyt. No sólo el archipiélago magallánico adquiere proporciones, sino que además el continente asume una forma terminal aguzada mucho más aproximada a su verdadera conformación que la presentada en las anteriores cartas. En este mapa corre una leyenda al sudoeste del archipiélago fueguino que expresa taxativamente *Ins. Reginae Elizabetha 1579 ab Anglis.*



Figura 5. Sector del Drake Broadside Map que muestra el viaje de Francis Drake.
Cortesía The British Library

En el a 1589 se publicaron tres mapas, dos impresos sobre papel y un tercero grabado en la medalla conmemorativa que se ha mencionado precedentemente.

Los dos primeros se deben a la mano del experto cartógrafo holandés Jodocus Hondius: uno, *Typus Orbis Terrarum*, que como en el de Galle, al que se le asemeja en las formas continentales, muestra el archipiélago austral y en el mismo se destaca *In. Regine Elizab.*; y otro, *Americae Novissima descriptio*, en que se repiten las características descritas.

El mapamundi contenido en el medallón fue grabado por Michael Mercator, miembro de la afamada familia vinculada al arte cartográfico y en el mismo se muestran los continentes según se los conocía entonces y se puntea el recorrido circunnavegatorio de

Drake que, en lo que interesa, incluye la parte correspondiente a su derivación austral y la consabida leyenda *In R Elizabeta 1579 ab Anglis*, (Fig. 4).

El siguiente mapa que recogió el descubrimiento de que se trata fue otro de Jodocus Hondius, el planisferio editado probablemente en Amsterdam en 1595 y conocido como *Drake Broadside Map*, y que se guarda en The British Library. Como en los precedentemente descritos las formas geográficas y el trayecto navegatorio son claramente expresados, agregándose la mención *Elizabetha* junto a la notoria isla terminal del archipiélago fueguino (Fig. 5).

El duodécimo mapa a considerar y el último conocido para la serie anglo-holandesa es el planisferio construido en 1599 por

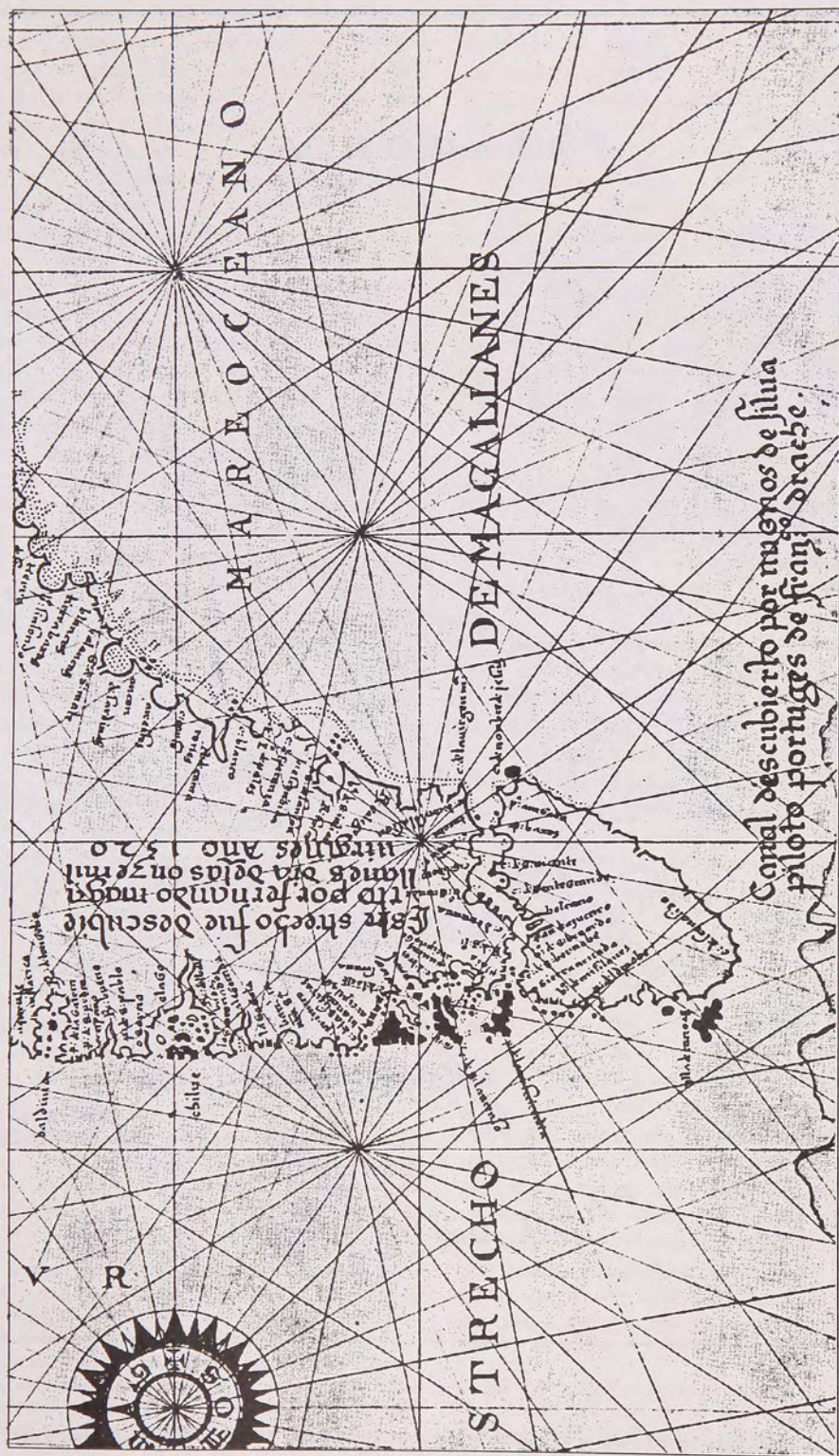


Figura 6. Parte austral de Sudamérica. Del Atlas de Joan Martínez, 1591.

10.

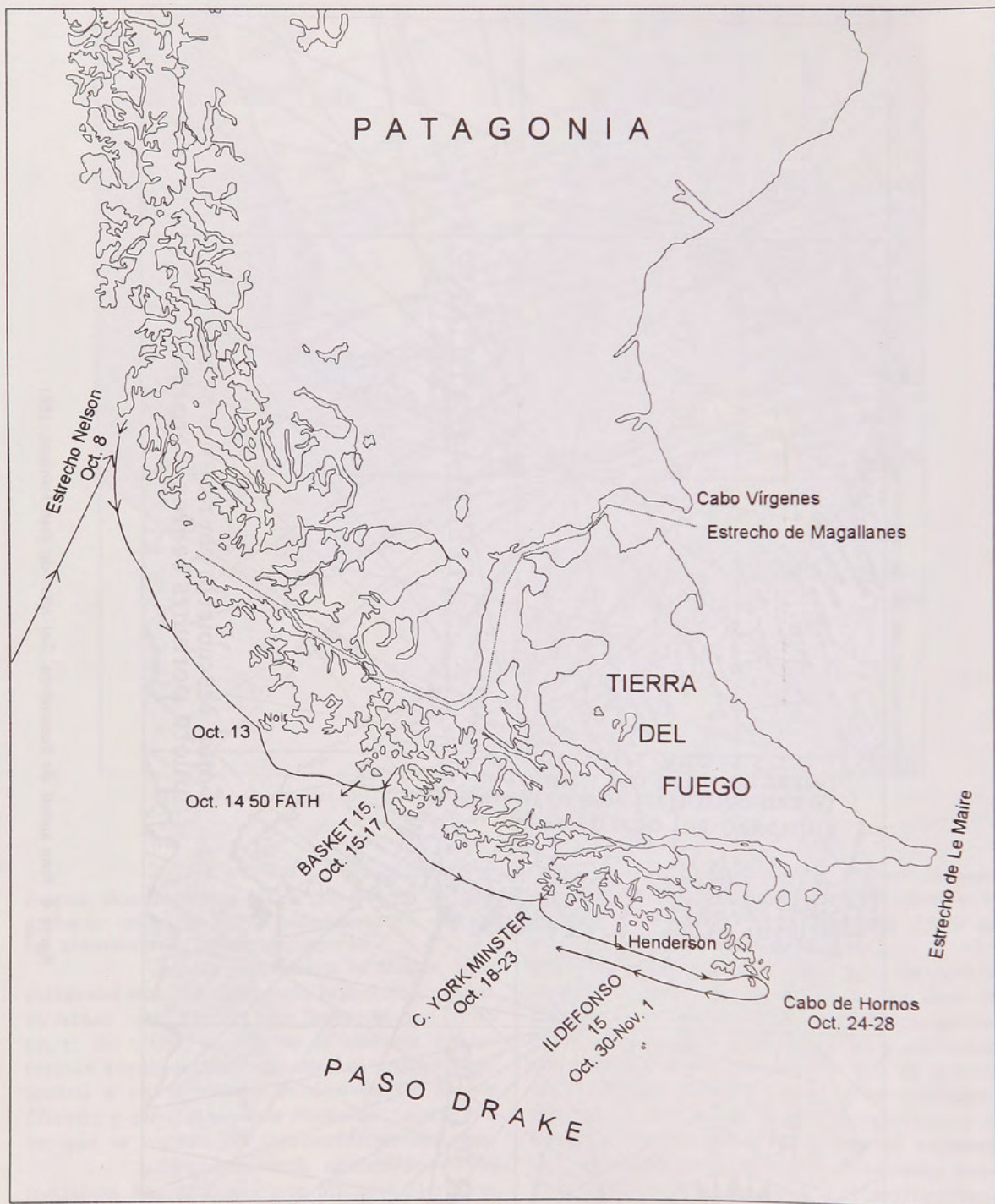


Figura 7. Reconstrucción de la probable trayectoria de Francis Drake según Raymond Aker.

Edward Wright e incluido en la edición de 1599-1600 de *Principal Navigations* de Richard Hakluyt. En éste las formas continentales están algo burdamente dibujadas y en lo que respecta a Sudamérica, esta retorna a la forma terminal redondeada, sin mención del trayecto seguido por Drake, pero con la indicación de la isla en que remata el continente, aquí bajo el nombre de *Queens Iland*.

Todavía podemos agregar otras tres piezas de la cartografía universal que resultan interesantes para el efecto. Una es el planisferio *Universalle descriptione di tutto il Mondo*, obra de Giuseppe Rosaccio y que se editó en 1597, en el que se muestra la Tierra del Fuego como una isla, con otra menor oriental (¿de los Estados?) separada por un estrecho y bajo la misma el *Novum Mare Australe*, clara expresión de una noción informativa que podría haber estado originada, si no en el viaje de Drake, en otra desconocida expedición de la época, y que, verdaderamente, resulta sugerente por cuanto permite colegir cuánto de la realidad geográfica meridional estaba en el conocimiento de los cosmógrafos de entonces. Dos ejemplares de este mapa se conservan respectivamente en The Newberry Library de Chicago y en la Houghton Library, Harvard.

Las otras dos corresponden a dos mapas del mismo género que datan de 1602: *Orbis Terrae Novissima Descriptio* y *Nova Universi Orbis Descriptio*, debidas a Jodocus Hondius y Jean Le Clec, y que se conservan en The British Library, Londres. Ambas evidentemente derivan su información geográfica austral de la expedición de Francis Drake y, por tanto, muestran a la Tierra del Fuego como un archipiélago, donde destaca notoriamente la *insula Regina Elizabeta*.¹¹

De manera deliberada, alterando

el orden cronológico seguido en la presentación de los mapas, hemos dejado para el final una pieza singular e interesante construida por el prestigioso cartógrafo español Joan Martínez. Se trata de un mapa de América del Sur dibujado sobre pergamino e incluido en su Atlas Marítimo de 1591.

Pues bien, en ella se muestra el término continental de América con el estrecho de Magallanes y allende el mismo una grande y compacta isla de Tierra del Fuego (que no se identifica como tal), guarnecida hacia el oeste por algunas contadas islas menores, presentación geográfica que defiere en forma, tamaño y rumbos geográficos de las descritas anteriormente.

Lo más notable del mapa es que aquella gran isla fueguina está visiblemente separada de una gran tierra austral por un brazo de mar muy amplio, junto al cual se ha estampado la leyenda *Canal descubierto por nugnons de Silua piloto portuges de franco drache*.

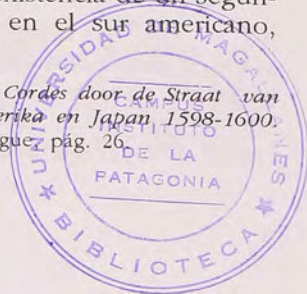
Se trata ciertamente de una aseveración sorprendente, que de primera evidencia una fuente informativa distinta a la anteriormente conocida (la inglesa), esto es, se trata del propio Nuño da Silva, quien rectificando, o precisando mejor, sus dichos expuestos ante el virrey de México en 1579 habría reivindicado para sí el descubrimiento de la insularidad fueguina, informando al cartógrafo sobre ello. Notable, además, porque con tan rotunda afirmación aleja cualquier duda sobre la circunstancia geográfica que interesa (Fig. 6).

Este interesante mapa que da al descubrimiento de Drake una nueva perspectiva para su consideración, es citado por W. Ruge como depositado en la Biblioteca del Estado de Prusia, información dada a conocer por F.C. Wieder en 1924.¹²

Esta, que sin exagerar puede ser calificada como abundancia cartográfica, desarrollada entre 1580 y 1602 hubo de ser conocida de cualquier manera por un público especializado a lo largo de dicho lapso y pudo permitir formar una opinión favorable acerca del hecho geográfico informado: la insularidad fueguina, y con ella la existencia de un segundo paso interoceánico en el sur americano,

¹¹ Años después, en 1646, el Padre Alonso de Ovalle publicaría su afamada *Tabula Geographica Regni Chile* (versión dedicada al Papa Inocencio X que se conserva en el Departamento de Cartas y Planos de la Biblioteca Nacional de París). Pues bien, en este mapa figuran al sur del cabo de Hornos unas islas, junto a las cuales corre la leyenda latina *Existente sole in Capricornio Insulas nox fere nulla occupant, ut ap: pulsae illuc naves retulere ductu Francisci Draci (Estando el sol en el Capricornio estas islas casi no tienen noche: lo afirma Francisco Drake que llegó hasta allá con sus naves)*. Esta expresión gráfica y literaria la interpretamos como una suerte de reconocimiento de la posteridad inmediata acerca de la alta latitud alcanzada por el corsario en su derivación austral.

¹² *De Reis van Mabu en de Cordes door de Straat van Magalbaes naar Zuid -Amerika en Japan 1598-1600*. Martinus Nijhoff, 'S-Gravenhage, pág. 26.



que, estimamos, pudo ser suficiente para ganar definitivamente una convicción entre los cartógrafos y navegantes de fines del siglo XVI y los comienzos del XVII, pero, al parecer, no habría ocurrido así.

La duda persiste, sin embargo, pues se hace difícil creer que tanta evidencia hubiera sido desechada. De tal manera, entonces, es posible que en el ambiente que interesa esta información se conservara y fuera tenida en cuenta cuando, corrido el tiempo, fue necesario adoptar una decisión sobre una nueva e importante expedición de búsqueda austral. Nos referimos a la empresa organizada por el rico comerciante holandés Isaac Le Maire en 1615 con el objeto de encontrar un paso de mar por el sur de América que permitiera romper el monopolio que sobre el uso del estrecho de Magallanes ejercía la Compañía Magallánica entre los navegantes de los Países Bajos.

La determinación en el rumbo adoptado por Guillermo Schouten con su nave exploradora *Eendracht*, que le condujo a descubrir primero el estrecho de Le Maire y luego le hizo cruzar por el sur la Tierra del Fuego avistando su extremo terminal, no dejan de llamar la atención del historiador, pues ¿cómo pudo ser tan certero y seguro tal rumbo para dar precisamente y con increíble facilidad con el objetivo geográfico buscado? ¿Cómo explicarlo, a menos que el factor organizador y el capitán estuvieran de algún modo *enterados* de la realidad que esperaban encontrar por evidencias documentales diversas, entre ellas las cartográficas? ¿Qué otra explicación podría admitir tan curioso hecho como no sea la de poseerse por parte de aquéllos una información sobre la vía de mar libre que únicamente podía proceder del viaje de Drake?

Tal vez el misterio que envuelve a la respuesta nunca pueda ser satisfactoriamente dilucidado, pero no por ello la posibilidad que se barrunta podrá ser desestimada.

4.- Alcance geográfico de la derivación de Drake. Las distintas interpretaciones.

Las diversas fuentes que informan sobre la derivación austral de la *Golden Hind*, luego de su separación de la *Elizabeth*, concuerdan en que la misma alcanzó una elevada latitud al tocar tierra en una isla desconocida

que resultó ser la más meridional de cuantas pudieron observar los navegantes.

En efecto, se ha visto antes que el piloto Nuño da Silva declaró que se habían alcanzado los 57°, en tanto que John Drake, sobrino del corsario y compañero del mismo en el viaje, que fuera capturado por los españoles en 1582, depuso posteriormente ante las autoridades de Lima (1587), señalando que en su derivación austral habían llegado hasta los 56°, dato que merece valorarse por cuanto el declarante se halló siempre en íntima comunicación con el capitán y estuvo así en situación de enterarse de todas las noticias de primera fuente. El capellán Fletcher, a su vez, en su diario consignaría como latitud alcanzada la de 55° y algunos minutos, en tanto que el mismo John Drake, años más tarde, al publicar *The World Encompassed*, tornaría a afirmar el dato de los 56° como el correspondiente a la posición extrema alcanzada.

Pues bien, se sabe que la tierra más meridional del archipiélago fueguino, la isla Hornos, está situada (su cabo terminal) en los 55° 58' 40" Sur, lo que conduce a suponer con fundamento que los ingleses habrían llegado hasta la isla más distante del grupo insular austral, más allá de la cual, hacia el meridián, el levante y el poniente se extiende inmenso el mar abierto, habiendo calculado con sorprendente aproximación para la época la latitud correspondiente, habida cuenta de los medios rudimentarios o limitados con que contaban para ello.

Que tal debió ser fluye claramente, además, de la constancia dejada por Fletcher, quien bajó a tierra en el lugar acompañado por un paje, se internó por la isla y comprobó que la misma se extendía «tres partes de grado más al sur que cualquiera de las islas vecinas», observación que es coincidente con el relato del propio Drake (*The World Encompassed*), quien a su vez también bajó a la isla y caminó decididamente hacia la costa sur, alcanzando hasta el farallón terminal y encontrándose allí extendió hacia el vacío cuanto pudo su cuerpo a fin de reclamar para sí el privilegio de haber alcanzado más al sur que hombre alguno hasta entonces, contemplando de paso el mar que se extendía abierto y donde se juntaban los océanos. El mismo Drake informaría sobre lo acontecido a Sir John Hawkins, constructor del poder naval inglés durante la época isabelina,

y acerca de su certidumbre sobre el hallazgo austral, hecho del que daría cuenta más tarde el hijo de Hawkins, Richard, en 1622.

No debiera, pues, caber duda acerca del sitio al que habrían arribado Drake y compañeros en su derivación, teniéndolo como la posición geográfica meridional más extrema posible de alcanzar, esto es, muy probablemente la actual isla Hornos del archipiélago terminal de América.

La posición alcanzada, sin embargo, ha sido materia de discusión en el tiempo, conociéndose distintas interpretaciones para la misma.

El primero que se ocupó del asunto fue el historiador naval inglés capitán James Burney, en los comienzos del siglo XIX, quien concluyó que Drake había descubierto el cabo de Hornos, pero sus argumentos no fueron suficientemente convincentes, por lo que en tal respecto la duda permaneció. Más sólido fue el alegato en idéntico sentido hecho por Sir Julian Corbett en 1898 en su obra *Drake and the Tudor Navy*, lo que le valió una aceptación general que se mantuvo vigente hasta que en 1926 el historiador Henry R. Wagner replanteó el tema en su acabado estudio sobre el viaje del corsario alrededor del mundo, afirmando que la isla alcanzada por éste había sido la Henderson, ubicada algo al noroeste de la isla Hornos, predicamento que a su tiempo también aceptaría el prestigioso historiador naval Samuel E. Morison en su libro *The European Discovery of America. The Southern Voyages* (1974).

Pero recientemente un acucioso estudioso de Drake como es el norteamericano Raymond Aker, ha vuelto a sostener la primacía del navegante por el hallazgo del cabo de Hornos, con variada, sólida y convincente argumentación, fruto en parte de su conocimiento personal del área geográfica de que se trata, alegación que ha puesto de actualidad otra vez el tema entre los historiadores de temas

marítimos.¹³

En su argumentación Aker utiliza e interpreta con gran sentido lógico las citas de los protagonistas (Silva, Fletcher y los dos Drake), en lo tocante a su aplicación referencial al territorio geográfico, inclusive demostrando cómo Drake al zarpar de la isla (Elizabeth-Hornos), fue el primero en cruzar frente a ella de este a oeste para ir a recalar al cabo de horas de navegación en las próximas islas Ildefonso, situadas hacia el noroeste algo lejos de la costa, que identifica claramente con la «isla pequeña y baja» (da Silva), en donde se aprovisionó de pájaros y lobos marinos que allí abundan desde tiempo inmemorial, antes de proseguir ya sin tropiezos su viaje hacia el norte por la costa occidental chilena, (Fig. 7).

Cabe finalmente una mención a la hipótesis elaborada en 1939 por el escritor y antiguo capitán velero Félix Riesenber, expuesta en su libro *Cabo de Hornos*, quien afirmó que la casi mítica isla Elizabeth habría desaparecido hundida en el océano Pacífico y que su ubicación coincidiría con la correspondiente al banco Burnham, hacia el sudoeste de la Tierra del Fuego. Pero, ha quedado demostrado que la suya fue una afirmación basada en apreciaciones erróneas de las informaciones contenidas en la declaración de Nuño da Silva y en la edición de 1600 de *The Famous Voyage*, de Richard Hakluyt, y desde hace largo tiempo ha sido totalmente desestimada.

5.- Una controversia que debiera terminar.

Considerando las opiniones más sostenidas, esto es, se identifique a la isla Henderson o a la de Hornos como la tierra más meridional alcanzada por Drake y a la que nombrara Elizabeth, debe convenirse que en cualquiera de las dos ubicaciones (no obstante que más en la segunda que en la primera) cualquier observador tiene ante sí la posibilidad real de contemplar en día claro (como la tuvieron los ingleses) hacia el sur un mar enorme, sin término, expresión indudable de la unión oceánica que allí se verifica.

De esta manera, sin que juzguemos como secundario el aspecto de si Drake llegó o no efectivamente al cabo terminal de América, la distancia en latitud entre los dos puntos geográficos de que se trata es mínima (aproximadamente 20') y por lo tanto casi irre-

¹³ Cfr. el artículo de Andrew Pierce, «Drake Historians lay claim to Cape Horn» (*The Sunday Times*, edición del 20 de marzo de 1995). En él se da cuenta de una disputa académica que en dicho respecto involucra a The National Maritime Historical Society de Nueva York y The Drake Navigators Guild de California, por una parte, y por otra la Dutch Cape Horners Foundation, con el arbitraje de The Royal Geographical Society de Londres y The National Geographical Society de Nueva York.

levante frente al hecho geográfico más trascendente como es el de la unión oceánica y por tanto la insularidad fueguina que allí se hace evidente, y que tal debió parecer a Drake y sus hombres. Las inequívocas instrucciones de navegación impartidas a Cavendish en 1586 en cuanto a remontar en latitud si hallaba obstáculos para acceder al estrecho de Magallanes y la afirmación ulterior de Nuño da Silva, bien expresada en el mapa de Joan Martínez, no debieran dejar lugar a duda alguna.

Así concluimos, procede acreditar a Francis Drake, sin retaceos, cuando menos el descubrimiento de la insularidad fueguina en su memorable derivación de setiembre de 1578.¹⁴

FUENTES DE CONSULTA

- AKER, RAYMOND (inédito) *Francis Drake and the discovery of Cape Horn* (draft) y correspondencia epistolar con el autor 1995-1996.
- BARROS, JOSE MIGUEL 1978. Primer testimonio de Tomé Hernández sobre las fundaciones hispánicas del Estrecho de Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. IX, Punta Arenas.
- FERNANDEZ DE NAVARRETE, 1946 *Colección de Documentos de ... que posee el Museo Naval*, Instituto Histórico de Marina, Madrid.
- MARTINIC B., MATEO 1977. *Historia del estrecho de Magallanes*, Santiago.
- MARTINIC B., MATEO 1992. *Historia de la Región de Magallanes*, Santiago.
- MORISON, SAMUEL E. 1974. *The European Discovery of America. Southern Voyages*. New York.
- RIESENBERG, FELIX 1950. *Cabo de Hornos*, Buenos Aires.
- SHIRLEY, RODNEY W. 1993. *The Mapping of the World. Early Printed World Maps, 1472-1700*, New Holland, London.
- STEWART, HAMISH L. 1996. "Objetivos estratégicos y fuentes de información de la expedición de Drake al Pacífico 1570-1577". *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Cs. Humanas, vol. 24, Punta Arenas.
- WAGNER, HENRY L. 1926. *Sir Francis Drake's Voyage Around the World its aims and achievements*, San Francisco.
- WALLIS, HELEN 1984. The Cartography of Drake's Voyage. En Norman J. W. Thrower (ed). *Sir Francis Drake and the Famous Voyage 1577-1580: Essays Commemorating the Quadricentennial of Drake's Circumnavigation of the Earth*, Berkeley, University of California Press.
- WIEDER, F.C. 1924. *De Reis van Mabú en de Cordes door de Straat van Magalhanes naar Zuid-Amerika en Japan 1598-1600*. Martinus Nijhoff, 'S-Gravenhague.

¹⁴ De este modo rectificamos nuestra propia reticencia, manifestada en trabajos anteriores (Martinic 1977 y 1992), acerca del alcance e importancia geográficas de la derivación austral del navegante inglés.