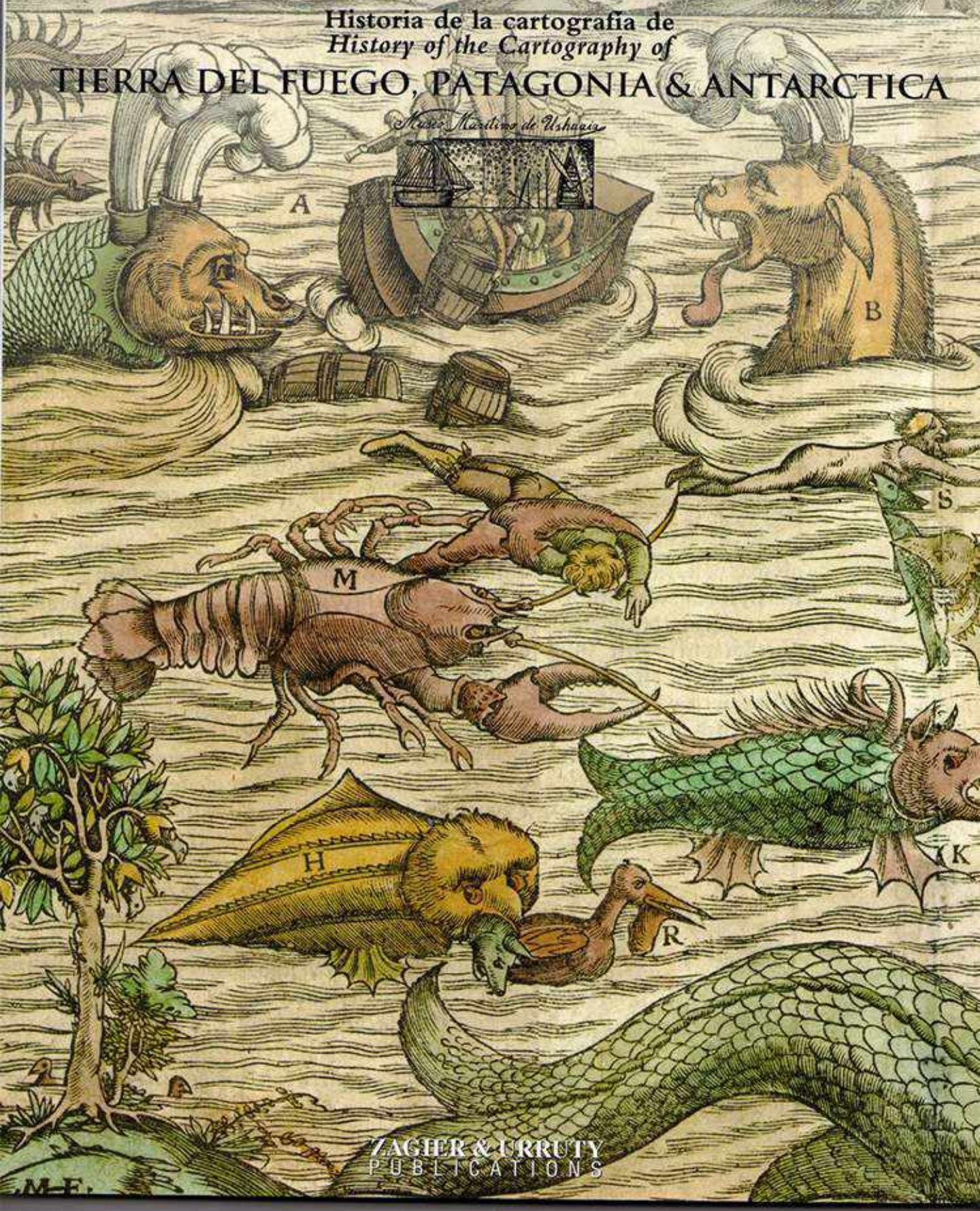


CARLOS PEDRO VAIRO

TERRA AUSTRALIS

Historia de la cartografía de
History of the Cartography of

TIERRA DEL FUEGO, PATAGONIA & ANTARCTICA



INTRODUCCION INTRODUCTION

El presente trabajo está muy ligado al guión de la exposición del Museo Marítimo de Ushuaia. La evolución de la cartografía coincide con la de los viajes de “descubrimiento”. Estos producen un cambio no sólo por los hallazgos sino que todo el conocimiento va evolucionando. Por un lado el conocimiento de la “Tierra” y la cartografía, es decir el conocimiento geográfico. Esto a su vez hace que se vayan modificando, lentamente, la forma de los barcos y la construcción naval. Al mismo tiempo que avanza el conocimiento astronómico y mejoran aparatos para la observación de los astros y poder determinar la posición. La medición del tiempo y luego un gran avance en todo lo que respecta a la hidrografía naval. Cada uno permitió el avance del otro o fue su resultado. Colateralmente la vida del hombre en el mar cambió, sea en alimentación y enfermedades, como el comercio y la guerra. También cambios en el pensamiento de la población en general al comprobarse que la tierra era redonda; luego continuaron con los adelantos científicos para poder ubicarse en el mar y hacer relevamientos hidrográficos con mayor precisión. Los cambios fueron muy profundos, y aún proviniendo de las ciencias biológicas afectaron hasta a la religión, como la teoría de la evolución de las especies de Charles Darwin.

A medida que uno profundiza en la historia del descubrimiento y los viajes de exploración en la región austral, tan necesarios para cumplir el objetivo de búsqueda de riquezas en oriente, surgen preguntas como en qué se basaron para aventurarse a lo desconocido con medios tan precarios. Por supuesto que existió una gran dosis de aventura e imaginación, es esencial para que el hombre avance, pero también una dosis de conocimiento recibido a cuentagotas y desde regiones remotas. No fueron viajes totalmente a ciegas sino que todos tuvieron, aunque en algunos casos muy pequeña, una cuota de información

The present work is closely related to the exhibit script of the Maritime Museum of Ushuaia. The evolution of cartography accompanied the “discovery” voyages. These introduced changes not only because of their findings but also because of the knowledge acquired. Geography developed with the contribution of cartography and new data on the Earth. This in turn had a progressive impact on the design of vessels and shipbuilding techniques. Astronomy and observation devices to determine position improved. Time measurement and breakthroughs in naval hydrography made their contribution. Each of these aspects leveraged the other or resulted from it. So mariners’ lifestyle including diet and diseases as well as trade and war also changed. There were also shifts in public opinion when it was demonstrated that the Earth was round. There followed scientific breakthroughs in order to sail the seas and make more accurate hydrographic surveys. Changes were dramatic and, though originated in biological sciences, they even affected religion, as was the case with Charles Darwin’s theory of evolution.

As we go deeper into the history of discoveries and exploration voyages to the south –essential to achieve the goal of finding Eastern riches–, we come across many questions. For example, what did pioneers use as a basis to venture into the unknown with such scarce means? Of course, this involved a high dose of adventure and imagination, which is essential for mankind progress, but also tiny snippets of knowledge coming from remote regions. But these explorers did not venture blindly – they all relied on some information, though sometimes scarce, provided by other travelers. Either by chance or driven by some storm, these voyagers gave other mariners hints that pushed them further, thus demystifying theories or suggesting new ones. The myth of Tierra del Fuego as part of a large southern continent lasted almost a century. Something similar happened with the exploration of Antarctica or the search for the mythical Pepys islands, to name but a few examples.

The study and interpretation of antique cartography

producida por otros viajeros. Sea por casualidad o por alguna tormenta, estos viajeros daban los indicios para que otros avancen un poco más, y de esa forma desmitificar teorías o elaborar otras nuevas: el mito que perduró por casi un siglo de una Tierra del Fuego formando parte de un gran continente austral; o como lo fue la exploración de la Antártida; o la búsqueda de las míticas islas “Peppis”, sólo para citar algunos ejemplos.

El estudio e interpretación de la cartografía antigua fue riquísimo dado que complementó, con mucho lujo, el llegar a comprender más profundamente la visión de estos exploradores. La iconografía que las acompaña muestra claramente el concepto que mentalmente se formaban, tanto de los pueblos originarios como de las riquezas de la región. También de las fantasías y de los temores sobre lo que podía suceder ante lo desconocido: tomar por monstruos marinos a las ballenas; estar pendientes que aparezcan las gigantescas serpientes marinas o el temido calamar gigante (este último caso hasta no hace mucho tiempo). Todo esto con las particularidades de la evolución de la cartografía desde el pergamino, copias manuscritas, el grabado, las casas impresoras, los gabinetes de cartografía y el arte en el dibujo, el coloreado, las enciclopedias, las editoriales y hasta el poder económico y político que esto representaba.

De esta forma, la búsqueda de cartografía antigua de la región austral desarrollada durante más de veinte años terminó en una buena colección que está en el archivo del Museo Marítimo de Ushuaia. En un comienzo motivada por la colección que existe en el Departamento de Estudios Históricos Navales (Casa Amarilla) pero que se centralizó en la región que conforma la Provincia de Tierra del Fuego.

Debo agradecer la orientación que brindaron el Prof. Mateo Martinic Beros del Instituto de la Patagonia (Universidad de Magallanes) y Oscar Pablo Zanola del Museo del Fin del Mundo; ambos con su visión particular, el primero más centralizado en el Estrecho de Magallanes y el segundo en la protocartografía.

for the present work was very revealing and contributed greatly to a deeper understanding of the point of view of these explorers. The iconography accompanying charts clearly shows the mental image explorers built about native peoples and the riches of the region. This iconography also reveals the fantasies and fears about what could happen in the face of the unknown – mistaking whales for marine monsters, being on the lookout for giant marine serpents, or the feared giant squid (this last myth survived until recently). All this was hand in hand with the peculiarities of the evolution of cartography starting with parchment, manuscript copies, engraving, printing houses, cartography cabinets and drawing art, coloring, encyclopedias, publishing houses, and the corresponding economic and political power all this represented.

Our over twenty-year quest for old charts depicting the southern region resulted in a nice collection kept in the archives of the Maritime Museum of Ushuaia (MMU). At the beginning, this search was inspired by the collection of the Department of Naval Historical Studies at the Yellow House (Departamento de Estudios Históricos Navales, Casa Amarilla), with a focus on the region comprised by the Province of Tierra del Fuego.

I wish to thank Professor Mateo Martinic Beros from the Patagonia Institute of the University of Magallanes (Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes) and Oscar Pablo Zanola from the End of the World Museum (Museo del Fin del Mundo) for their guidance and personal approach – the former more focused on the Strait of Magellan and the latter on proto-cartography.

BREVE HISTORIA DE LA CARTOGRAFÍA A BRIEF HISTORY OF CARTOGRAPHY

La cartografía como ciencia podemos decir que tiene sus orígenes en la Antigua Grecia, pero es de destacar que partieron de una idea general del mundo similar a la que tenían los babilonios. Para ubicarnos brevemente en el tema, los babilonios tenían mapas hacia 2.300 AdC, aunque su fin era para cobrar impuestos. También es interesante mencionar que antes de la historia escrita ya existían mapas. Estos fueron una necesidad para todas las civilizaciones y mostraban esencialmente itinerarios necesarios para poder desplazarse de un lugar a otro o conocer distancias. Se pueden reunir en dos grandes grupos: a) aquellos que mostraban un lugar, informativo b) y los más intelectuales que con imágenes representaban a la Tierra incluyendo un sentido cosmológico y religioso, pero desde el punto de vista del autor (como centro de la Tierra). Los egipcios tenían mapas que eran itinerarios para ir a distintos lugares con dibujos étnicos donde figuraban los pueblos a encontrar en el camino.

LOS GRIEGOS

Volviendo a la Grecia clásica y sin tenerlo totalmente por seguro, se cree que el primer mapa que representaba el mundo conocido tenía forma circular; alrededor del mar Egeo estaba el mundo conocido, a su vez rodeado por el Mar Océano. Se atribuye este mapa al filósofo griego Anaximandro en el siglo VI AC.

Para Tales de Mileto (VI AdC) el mundo era esférico, cosa que concibió por los eclipses. Es posible que se creyese que la parte habitada era la superior y en el resto estaba el océano, es decir que descansaba sobre el agua que era el origen de todas las cosas húmedas (como las semillas de la naturaleza). Es como si quisieran responderse muchos interrogantes con pocas respuestas verdaderas.

Aunque existe una gran evolución podemos decir que los mapas actuales se basan en la

We can argue that cartography as a science originated in Ancient Greece, but it should be highlighted that the Greeks based themselves on a general idea of the world similar to that of the Babylonians. In order to give a rough idea of the topic, we should mention Babylonians used maps around 2300 BC, though they drafted them to collect taxes. It is also worth noting that maps were already in use before written history. All civilizations needed maps that basically depicted itineraries to be followed to move from one place to another or to calculate distances. Maps can be sorted into two main groups – a) maps showing a place for information purposes and b) more elaborate maps with images representing the Earth including a cosmological and religious sense, but from the point of view of the author (as the center of the Earth). Egyptians made maps containing itineraries to reach different places and included ethnical drawings of the peoples travelers would find on their way.

THE GREEK

Back to classical Greece, it is believed that the first map to represent the known world was circular – the Aegean Sea was surrounded by the known world, which in turn was surrounded by the Ocean. This map is attributed to the Greek philosopher Anaximander (6th century BC).

According to Thales of Miletus (6th century BC), the world was spherical, which he deduced from eclipses. It may be the case they believed the inhabited part was on top and the rest was the ocean, i. e., the Earth rested on water, which was the origin of any damp thing (as seeds in nature). There were many questions and few true answers.

Though there has been great progress, we can say that present maps are based on the “mathematical geography” of classical Greece that evolved into the 15th century. One of the great breakthroughs was the division of the Earth using meridians and parallels (though at irregular intervals) by the philosopher Eratosthenes, who was the third director of the Library of Alexan-

“geografía matemática” de la Grecia clásica, que perfeccionándose llegó hasta el siglo XV. Entre estos grandes avances se encuentra la división de la Tierra en meridianos y paralelos (aunque a intervalos irregulares) realizada por el filósofo Eratóstenes que fue el tercer director de la biblioteca de Alejandría (200 AdC). Entre sus importantes observaciones y cálculos matemáticos le debemos atribuir la primera medición de la Tierra (40 mil kilómetros); como así también la distancia al sol y la luna. Calculó casi a la perfección la eclíptica ($23^{\circ} 51' 15''$). Además de un libro de historia cronológica desde la guerra de Troya hizo cartografía que abarcaba desde Gran Bretaña al Ganges, además de Libia y Yemen por el sur. Ya contaba con paralelos y algunos meridianos. Recopilaba la información que le llegaba de marinos y exploradores. Las distancias las obtenía por los días de navegación, que se calculaba con viento favorable y una velocidad de 4 a 6 nudos.

Tolomeo fue un cartógrafo griego que vivió entre los siglos I y II DC. Tuvo una gran influencia hasta la edad media por la reproducción de la esfera terrestre por medio de una proyección cónica de su cartografía, aunque con grandes errores como la gran extensión de la región euroasiática. Sistematizó la representación al colocar siempre el norte hacia arriba y el cálculo de las coordenadas. Inventó instrumentos como el cuadrante con el cual los exploradores podían calcular la latitud. El cuadrante originó otros como el astrolabe, perfeccionándose hasta llegar al sextante.

Durante el **Imperio Romano** se distinguen dos tipos de mapas: a) los Mapamundi de gran belleza y b) los Itinerarios, que seguirían los ejércitos, comerciantes y demás viajeros.

Luego de la caída del Imperio Romano existe un gran retroceso en el aspecto cultural y se retorna, basándose en aspectos de la Biblia, a la idea de una tierra plana con hermosas ilustraciones que los convierten en verdaderas obras de arte. Pero se dejó de lado la geografía matemática y las coordenadas, el gran avance de los griegos.

Fueron los árabes que retomaron los conocimientos de Grecia y elaboraron mapas extendiendo sus fronteras (siglos VIII al IX) y de esa forma regresan a Occidente. La gran figura será Al-

dria (200 BC). Among his relevant observations and mathematical calculations, we should attribute him the first measurement of the size of the Earth (40 thousand kilometers), as well as the distance to the sun and the moon. He made an almost perfect calculation of the inclination of the ecliptic ($23^{\circ} 51' 15''$).

Apart from writing a chronological history book starting with the Trojan War, he drew up maps comprising from Great Britain down to the Ganges, and including Libya and Yemen in the south.

His map already contained parallels and some meridians. He gathered the information he received from mariners and explorers. Then he estimated distances counting navigation days, considering tail wind and a speed of 4 to 6 knots.

Ptolemy was a Greek cartographer who lived between the 1st and 2nd century AD. He had a great influence until the Middle Ages with his reproduction of the sphere of the Earth by means of a conical projection of his cartography. Still, he made important mistakes, such as the vast extension of the Eurasia region. He systematized the calculation of coordinates and representation placing the north always up. Ptolemy also devised instruments such as the quadrant, which explorers used to calculate latitude. The quadrant gave birth to other instruments such as the astrolabe, which evolved to become the sextant.

*Throughout the **Roman Empire** two types of maps were in use – a) world maps of great beauty and b) itineraries used by armies, merchants, and other travelers.*

After the fall of the Roman Empire, there was an important backward movement in culture and, grounded on the Bible, the idea of the Earth being flat prevailed again with maps showing beautiful illustrations that turn them into true works of art. But mathematical geography and coordinates, the Greeks' great breakthroughs, were left aside.

Then the Arabs took up the Greeks' knowledge and made maps extending their boundaries (8th and 9th century) thus reentering the West. Al-Idrisi would be the great figure drawing up a world map in 1154 on the basis of Ptolemy's work.

It was not until trade with the East was closed that Spain and Portugal felt the need to explore and, leaving theology aside, started to reflect navigators' knowledge.

Idrisi, que usó como principal fuente el trabajo de Tolomeo y realizó un mapa del mundo en 1154.

Recién cuando se cierra el comercio a Oriente, España y Portugal sintieron la necesidad de explorar y dejando de lado lo teológico comenzaron a plasmar los conocimientos de los navegantes.

PORTULANO

Aparecen unas cartas náuticas (mapas para navegar) que se originan en los cuadernos de instrucciones donde los navegantes anotaban la dirección y distancia entre puertos. Tuvieron su apogeo desde el siglo XIII hasta comienzos del XVII.

Estas cartas entrecruzadas por una red de líneas negras marcaban las rutas a los puertos de salida y arribo. Las líneas estaban relacionadas con los vientos locales predominantes que se tomaban entre los ocho más importantes (Levante, del Este; Tramontana, del Norte; Greco, del NE; Siroco, del SE; Mediodía o Austro, del Sur; Lebeche, del SW; Poniente, del Oeste; Mistral, del Nor Oeste; como por ejemplo los del Mediterráneo en donde se originó el Portulano). Una de las características principales es que únicamente estaban dibujadas las costas con relativa exactitud. También se le iban agregando los escollos que encontraban los navegantes como islas, arrecifes, bajofondos, etc. Por supuesto que además de los mapas que usaban los navegantes, se elaboraban otros para príncipes y reyes donde intervenían artistas y los cartógrafos más importantes.

Estas cartas náuticas (portulanos) se realizaban sobre pergamino y eran perfeccionadas constantemente dado que raspando el pergamino se podía borrar y dibujar nuevamente. En especial cuando el uso de la brújula se hizo más frecuente, a fines del siglo XIII, y también el astrolabio (del cuadrante) para conocer la meridiana, es decir la posición del navegante (observador) al mediodía (cuando el sol estaba más alto). Aunque no tenían coordenadas, mantenían una escala lineal y de allí se podía obtener la distancia entre los puertos en leguas “marinas”.

Por el material en que estaban confeccionados, los naufragios y el hecho de que se

PORTOLANOS

These nautical charts (navigational maps) originated in the pilot books where navigators put down the direction and distances between ports. Portolanos (or rutters) were at their peak from the 13th century until early 17th century.

These charts with a net of black lines showed routes arriving at and departing from ports. These lines were related to the local prevailing winds selected from the eight most important (Levanter or East wind, Tramontana or North wind, Grecale or NE wind, Sirocco or SE wind, Auster or South wind, Libeccio or South-Westerly wind, West or Westerly wind, Mistral or North-Westerly wind as in the Mediterranean, where portolan charts were originated). One of the main features of portolanos was that they only outlined coasts with relative accuracy. Over time, mariners added obstacles they found, such as islands, reefs, shallow waters, etc. Of course, apart from maps used by navigators, artists and the most renowned chartmakers drew up maps for princes and kings.

These nautical charts called portulanos were drawn up on parchment paper and corrected on a permanent basis as parchment could be erased by scraping and allowed new drawing. Corrections became more frequent in the late 13th century with the extended use of the compass, as well as the astrolabe (quadrant), in order to determine the meridian, i. e., the mariner's position (observer) at noon (when the sun is at its highest point). Though they did not have a grid reference (coordinates), they used a linear scale from which they could obtain the distance between two ports expressed in leagues.

Inv. N° 62 MMU. **Orbis Veteris Descriptio seu Ptolemaei Typus** Realizado por Giovanni Antonio Mangini. Publicado en 1713. Proyección tolemeica. En realidad se hicieron sucesivas publicaciones de este mapa que fue publicado por primera vez en 1595 (circa). Describe al Mundo Antiguo y esboza un océano Índico cerrado. Es interesante como ejemplo de esta proyección para comparar con la Mercator, que luego se adoptó y es la que se usa actualmente.

Inv. N° 62 Maritime Museum of Ushuaia (MMU). **Orbis Veteris Descriptio seu Ptolemaei Typus.** Drew up by Giovanni Antonio Magini. Published in 1713. Ptolemaic projection. In fact, there were successive editions of this map first published c. 1595. This map describes the Ancient World and outlines a closed Indian Ocean. This is interesting as an example of this projection to be compared with Mercator's, which was later adopted and is still in use. Um me probul cora quam. Quam in nihilicem publicae conderurent, condes huiste



UNIVERSI
 TERRARUM ORBIS
 SCRIPTORUM CALAMO DELINEATI
 TOMUS SECUNDUS.

Jacobii Insula, idest hordei, insula Asiae in Oceano Indico, sive Eoo, olim etiam Chryse dicta, aliis sunt Jave, insulae ampla Indiae, & aliis sunt Japoniae Insulae ad orientem Sinarum Imperii in Oceano Orientali.
 Jades Galaad, יָבֵד וְגָלְאָד habet. Civitas in tribu Benjamin.
 Jabruda, urbs erat Syriae Laodiceae Scabiosae proxima.
 Jacamburi. V. Solocua.
 Jacatra, Jacatra, quae & Batavia dicta, urbs Indiae. Vide Batavia.
 Jacat, Terr. Orbis, Tom. 12

Jacca, urbs Vasconum in Hispania Tarraconensi, *Lecca* etiamnum vulgo dicta, urbs Aragoniae, Episcopalis, sub Archiepiscopo Caesar-Augustano, ad Aragonium fluvium, & ad Pyrenaeorum montium radices, 16. leucis Hispaniis à Caesar-Augusta in Septentrionem, 8. ab Oliva, & versus confinia Galliae.
 Jaci. V. Acis.
 Jaca. V. Jolcos.
 Jacobra Insula, *the James Island* Angliae, *l'île de Jacques* Galliae, pars ampla Terrae Arcticae valde in Septentr. extenta, inter fretum Hudsonium, Cambrae sinum, Fretum Davidi, & Baffiniam suam, extenditur ab

occasu hyberno in ortum aëstivum; Jacobrus fluvius, *the James River*, fluvius in Virginia regione, ab indigenis *Powhatan* vocatur, Jacobipollis rigat, & postea in sinum Cheloepeum labitur.
 Jacobi insula, una ex Insulis Capitis Viridis, estque primaria. Vide sanum S. Jacobi.
 Jacobipollis, *Jamestown* Angliae, *Jamez* Galliae, urbs Virginiae praecipua, juxta fluvium Potomacum sine Jacobrum, aliquot mill. à mari.
 Jacobipollis, *Jamestown*, oppid. Hiberniae in Lagenia provincia, ad Sthenum fluv. in limite Connacie.
 Jacobipollis, *Saxtejo* Hispaniae. Vide

hacían a pedido no han sobrevivido muchos. Los más famosos son: la Carta Pisana, el portulano de Angelino Dulcert donde se representan por primera vez las Islas Canarias, y el Atlas catalán de Abraham Cresques.

Cómo se habrá vivido la época “oscura” de occidente que estos portulanos coexistieron con los mapas de “Tierra Plana” de los monasterios, basados en los conocimientos de los teólogos.

Así es como recién en el **siglo XV** resurgen los descubrimientos de Tolomeo. Sólo trece siglos después occidente retoma los conocimientos desarrollados por los filósofos griegos. Estas técnicas permitieron hacer mejores relevamientos justo cuando comienzan los grandes viajes de exploración. En forma secreta los más osados “redescubrieron” la redondez de la Tierra, muy a pesar de los “monásticos”.

De esta forma se combinaron los portulanos con las enseñanzas de las famosas cartas ptolemaicas, que llegaron a sobrevivir hasta el 1600.

En el **Renacimiento** el desarrollo cartográfico fue muy importante. Mercator y Ortelius pusieron fin a las cartas ptolemaicas (mediados del siglo XVI). En este punto suspenderemos un poco la historia general de la cartografía para luego adentrarnos con la particular de América y Tierra del Fuego.

Tanto Solís, Pinzón, Juan de la Cosa como Vespucio (contratado por Felipe II) contribuyeron con sus expediciones al trazado de los primeros mapas de los que se tiene conocimiento sobre el continente americano. Asimismo, los llamados planisferios de Salviatti y de Castiglione, ambos aproximadamente de 1525, son importantes documentos de la cartografía de la época en la cual se basaron mapas posteriores. El planisferio de Castiglione fue regalado a éste por el emperador Carlos V. El mapa de Martín Waldseemüller (realizado en 1507 e impreso en 12 hojas separadas), fue de los primeros en los que se separaban con claridad Norteamérica y Sudamérica de Asia. Este geógrafo alemán fue el primero en designar con el nombre de América a las tierras recién descubiertas. Aparentemente el nombre fue en reconocimiento al trabajo de Américo Vespucio, que trabajaba para la corona lusitana,

Due to their material, shipwrecks, and the fact that they were drawn up upon request, only a few portolan charts survived. The most famous being the Pisan Chart or Carte Pisane, the Angelino Dulcert rutter (where the Canary Islands were represented for the first time), and the Catalan Atlas by Abraham Cresques.

How curious life must have been in those Western “dark” days when these portulans coexisted with “Flat Earth” maps made in monasteries on the basis of theological knowledge.

So it was not until the 15th century that Ptolemy’s discoveries emerged again. Thirteen centuries later, the West recovered the knowledge developed by Greek philosophers. Their techniques allowed better surveys precisely when the great exploration voyages started. Secretly, the boldest “rediscovered” the roundness of the Earth much to the regret of “monastics.”

This was how portulan charts were combined with the teachings of the famous Ptolemaic charts, which survived up to 1600.

*The **Renaissance** witnessed a significant development in charts. Mercator and Ortelius put an end to the Ptolemaic charts (mid 16th century). At this stage, we will set aside the general history of cartography to go deeper into the cartography of America and Tierra del Fuego.*

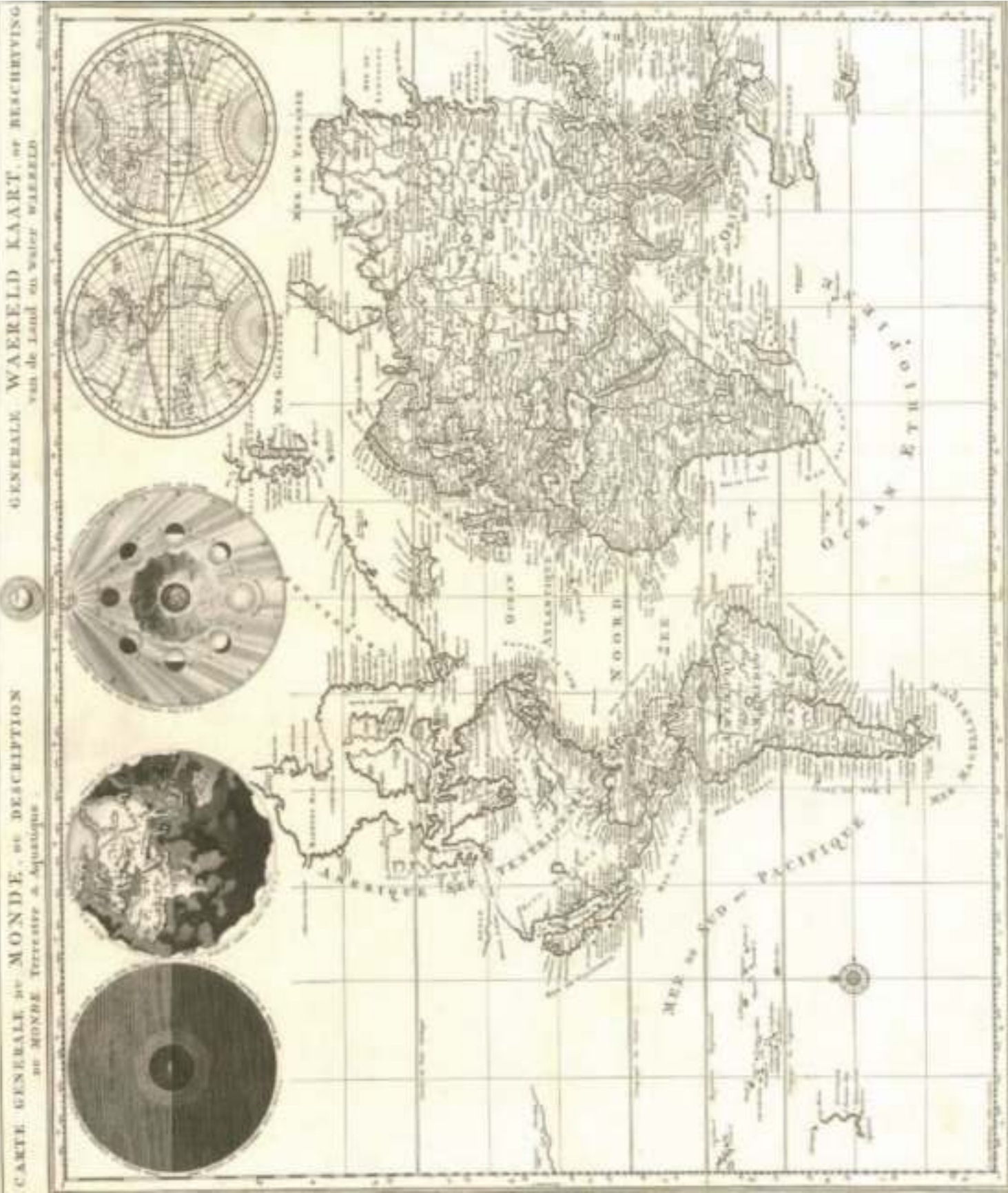
Solís, Pinzón, Juan de la Cosa, and Vespucci (hired by Philip II) all contributed with their expeditions to the drawing up of the early maps of the American continent we have news of. Salviatti’s and Castiglione’s planispheres,

*Inv. N° 100 MMU. “**Carte Generale du Monde, ou Description du Monde Terrestre & Aquatique**”*

Mapamundi realizado por Pierre Mortier en 1700 (circa). Es el primer mapa dibujado en proyección Mercator. California figura como una isla. Aparece el “mer de Paraguay” cerca de la desembocadura del Río de la Plata. Se distingue la leyenda “Magallanique” en Tierra del Fuego y en Patagonia con una frontera norte en Cabo San Antonio (aprox.). Se pueden ver cinco esferas en la parte superior: la noche y el día; las mareas; las fases de la luna; el hemisferio occidental y oriental.

*Inv. N° 100 MMU. **Carte Generale du Monde, ou Description du Monde Terrestre & Aquatique***

World map by Pierre Mortier (ca. 1700). This is the first map drawn up in Mercator’s projection. California is shown as an island. We can also see the mer de Paraguay near the mouth of the Río de la Plata (River Plate). It reads Magallanique on Tierra del Fuego and Patagonia with a northern border around cape Cabo San Antonio. We can see five spheres at the top – night and day; the tides; the phases of the moon; the Western and Eastern hemispheres.



aunque no se encuentran datos de él ni en los archivos. Esto es a modo de ejemplo de cómo mucha información, ya sean diarios de viaje y cartas náuticas (mapas) se perdieron por saqueos, incendios y demás catástrofes. Pero en cuanto al dibujo de los mapas se hacía con Portulanos y las cartas ptolomaicas.

En este tipo de conocimientos y cartografía se basó Cristóbal Colón para intentar llegar a oriente cruzando el Atlántico. Así es como muchos defienden la actuación de Américo Vespucio y aprueban que se llame al continente América, aunque otros dicen que debió llamarse Colombia.

Abraham Ortelius, flamenco, fue el que publicó el primer Atlas en 1570. Fue reimpresso con correcciones hasta 1612. Su obra "*Theatrum Orbis Terrarum*" en su primera versión contenía 70 mapas: 56 de Europa, 10 de Asia y África y uno de cada continente. Realizó una selección de los mejores mapas disponibles que redibujó con un formato uniforme y estableció un orden lógico de los mapas: mapamundi, Europa, Asia, África, Nuevo Mundo. También incluyó una lista con los nombres de los autores de los mapas. Este atlas tuvo un gran éxito, sobre todo por su tamaño y formato. Fue editado en diversos idiomas. Si bien los descubrimientos se mantenían en el mayor secreto ya que había mucho espionaje, se nutrió de los relatos de los exploradores portugueses al ser nombrado cartógrafo de la corte por Felipe II.

Gerhardus Mercator (1512-1594, germano-holandés) realizó una gran innovación. En 1569 editó un mapamundi donde utilizó una proyección cilíndrica rectangular, tal como la conocemos en la actualidad, donde está todo el mundo sin los polos. Están representados los paralelos y los meridianos en intervalos regulares y aunque se deforman cuando se llega a los polos, sigue utilizándose hoy en día para navegar (lógicamente con todas las correcciones que la tecnología fue permitiendo). Tiene muchas virtudes para la navegación como la loxodromia, ángulos para cada meridiano, que se puede obtener por medios gráficos. El primer año después de la muerte de Mercator se publicó su gran libro de mapas del mundo. Él lo denominó Atlas, en honor al gigante de la mitología griega que sostenía la bóveda celeste, y desde entonces

both dated around 1525, are important cartographic documents of the period as well and many later maps were based on them. Castiglione's planisphere was a gift from Emperor Charles V. Martin Waldseemüller's map (published in 1507 and printed on 12 separate sheets) was one of the first to clearly separate North and South America from Asia. This German geographer was the first to use the name America for the newly discovered territory. Apparently, the New World was named America to acknowledge the work of Amerigo Vespucci, who served the Lusitanian crown, but there is no information about him not even in archives. This is an example of the important loss of information – voyage journals and nautical charts (maps) were lost with plundering, fires, and other disasters. But when it came to maps, they were drawn up on the basis of portolano and Ptolemaic charts.

Christopher Columbus relied on this sort of knowledge and cartography in his attempt to reach the East crossing the Atlantic. This is why many support Amerigo Vespucci's role and approve of the continent being named America, while others state that it should have been named Colombia.

The Flemish Abraham Ortelius published the first Atlas in 1570, which was reprinted with corrections up to 1612. The first edition of his work Theatrum Orbis Terrarum contained 70 maps —56 corresponding to Europe, 10 to Asia and Africa, and one to each continent. Ortelius made a selection of the best maps available and drew them again following a single format and established a logical order for maps— world map, Europe, Asia, Africa, and the New World. He also included a list with the names of the authors of the maps. This Atlas was very successful, especially due to its size and format. It was published in several languages. Despite discoveries were treated as highly confidential information because spying was much extended, he used the accountings of Portuguese explorers as he was appointed cartographer of Philip II's court.

The Flemish Gerhardus Mercator (1512-1594) made a great innovation. In 1569, he published a world map where he used a rectangular-coordinate cylindrical projection, such as the one we use nowadays, where we can see the whole world except for the poles. Parallels and meridians are represented at regular intervals and, although deformed reaching the poles, it is still in use for sailing (of course, with all the corrections that technology

así se han denominado las obras mayores de cartografía. Posteriormente, los famosos grabadores en cobre Jodocus y Hondius perfeccionaron y volvieron a publicar el atlas de Mercator. Como dato ilustrativo también la cartografía se desarrolló en las civilizaciones mayas e incaicas. Los incas, en el siglo XII DC, hacían mapas de las tierras que iban adosando a su Imperio.

CARTOGRAFÍA EN EL SIGLO XV.

Describiremos cuál era la situación en España. Ya vimos los avances de la geografía matemática y las navegaciones que fueron impulsadas por el cierre del mercado de oriente por las rutas conocidas. Para esto nos referiremos a la Casa de Contratación de Sevilla y su papel en el conocimiento geográfico por medio de la cartografía náutica. En 1503 se crea la esta institución que es lo que hoy llamaríamos una especie de Secretaría de Temas Marítimos, que dependía directamente del rey de España. En un comienzo se ocupó de todos los asuntos ultramarinos. Tenía responsabilidad sobre todo aquello que se relacionaba con los asuntos comerciales y de conquista, a los nuevos descubrimientos y lo que esto traía aparejado. Con el tiempo se le sumó todo lo relativo al Nuevo Mundo y luego las tierras descubiertas en el mar del Sur (Pacífico).

Una de sus funciones consistía en enseñar y examinar “las artes de la navegación de altura” (era un poco de sentido común, experiencia, tradición y algo de ciencia) a los pilotos de las expediciones. También algo que fue muy importante: la recopilación de todas las novedades geográficas reportadas por los navegantes, lo que permitió elaborar cartas náuticas más veraces. Para ello hizo obligatorio que se escribiera un diario, que a veces era un simple relato, de lo que sucedía en la navegación y lo que se avistaba. Para poner orden en el caos de tierras que cada navegante ubicaba en diferentes lugares se ordenó (en 1508) al Piloto Mayor Américo Vespucio (Amerigo Vespucci) reunir a todos los pilotos y hacer un “padrón” de las tierras descubiertas confeccionando de esta forma el Padrón Real. Se centraba en las tierras pertenecientes a la corona española. También ordenó que los pilotos se debían guiar

brought about). This map offers many advantages for navigation, such as loxodromes or rhumb lines, angles for each meridian, which can be obtained by graphic means. The year following Mercator's death, a large book containing maps of the world was published. He named it Atlas in honor of the Greek mythology giant that supported the canopy of heaven. From then on, every major cartography work has received this name. Later on, the famous copper-plate engravers Jodocus and Hondius perfected Mercator's atlas and republished it. As an illustration, we can mention that cartography was also developed in the Maya and Inca civilizations. In the 12th century AD, the Incas drew up maps of the territories they added to their empire.

15TH CENTURY CARTOGRAPHY.

We will be describing the situation in Spain. We have already discussed the evolution of mathematical geography and navigation being driven by the closing of the Eastern trade using the known routes. We will be referring to the House of Trade in Seville (Casa de Contratación de Sevilla) and its role in the advancement of geographical knowledge by means of nautical charts. This agency was created in 1503 and it was the equivalent of a present Department of Maritime Administration, which was directly dependent from the king of Spain. At the beginning, this agency was in charge of all overseas issues. It was responsible for everything related to trade and conquest issues, discoveries and everything involved with them. Over time, everything related to the New World and then the territories discovered in the South Seas (Pacific) also fell under this agency.

Teaching and examining the “art of high seas navigation” (a little bit of common sense, experience, tradition, and some science) to expedition pilots was one of the tasks of this agency. There was another relevant aspect – the gathering of all geographical news reported by sailors, which made it possible to draw up more true to life nautical charts. So they implemented the compulsory logbooks. Sometimes they were a simple account of what happened while sailing and what explorers described. In order to solve the chaos of navigators locating territories in different places, in 1508, the Pilot Major Amerigo Vespucci was ordered to summon all pilots for a meeting to put together a “register” of land discovered thus elaborating a Royal Register. This was

solamente por este Padrón y reportar todas las novedades que encontrasen. En 1527 fue más expreso, ordenando que los pilotos debían escribir día a día todo el viaje desde el puerto que sea hasta su arribo a Sevilla o Santo Domingo, aclarando el camino que hicieron, el rumbo, los bajos, islas, distancia de la costa, y todo lo relativo a la navegación.

Ante el gran trabajo al que estaba sometido el Piloto Mayor se desdobló su actividad. Quedó para él la responsabilidad de la enseñanza y examinación de los pilotos, al tiempo que aparece el “cosmógrafo”, que confeccionaba los instrumentos de navegación, las cartas náuticas y el Padrón Real. Todo esto tiene gran importancia porque se sucede entre 1518 y 1537, donde aparecen las primeras cartas del sur de América, del estrecho de Magallanes, y se insinúa una “Tierra Australis Incognita” que para muchos podía ser el continente Antártico (al cual nos dedicaremos más en profundidad).

Es en este momento que vemos una transición que podemos notar en las cartas náuticas publicadas en el presente trabajo. La resolución “tolomaica” (proyección cónica rectangular) se dejó de usar para pasar a una carta cuadrada donde aparecen los grados de longitud y latitud y más adelante las profundidades. Pero se mantenían algunos nudos de araña y rosas de los vientos, mas como resabio estilístico que otra cosa. Es importante destacar que se usó la distancia de 17 leguas y 1/2 por grado. Aunque no todas usaron la misma medida, lo que causó muchísima confusión y un posterior desconcierto al tratar de interpretar las navegaciones de las distintas expediciones: dependían de la legua usada y de cuanto medía el grado. La mencionada medida era con leguas castellanas, pero el grado en leguas alemanas era de 15. Y además cuánto era una legua: podía ser la legal de 3 millas o la común de 4 millas; y a su vez la milla usada en ese entonces era la de 1.480 metros (mil pasos) y no la milla náutica de 1.852 (ver el libro *Cartografía y Navegación* de Rubén Álvarez, Enrique Albornoz y José María Olivero, muy buena obra para los que quieran profundizar). Un claro ejemplo que dan en dicha obra es la referencia de la Nao Santiago, que en

focused on the territories that belonged to the Spanish crown. The order was also given that pilots should only be guided by this Register and should report every piece of news. In 1527, this became more specific and pilots had to write day by day the whole voyage from their departure port up to their arrival in Seville or Santo Domingo, including their route, course, shallow waters, islands, distance from the coast, and everything connected with navigation.

As the Pilot Major was in charge of so many tasks, some of his duties were passed. He continued in charge of teaching and examining pilots and a new figure was created, the “cosmographer,” who was in charge of manufacturing navigation instruments, making nautical charts, and keeping the Royal Register. All of this was very significant because it took place between 1518 and 1537, when the first charts of South America, the Strait of Magellan, were published including a suggested Terra Australis Incognita. Many believe this could be the Antarctic continent (a topic we will be developing with greater detail).

Inv. N° 44 MMU.

En esa época, al comienzo de la era de los descubrimientos, muchas naves partían y no volvían. Quienes regresaban relataban su encuentro con grandes peces que tiraban agua, pasando a formar parte de una gran serie de monstruos marinos a los que responsabilizaban de tantas desapariciones. En la lámina de Sebastian Munster de 1550 vemos representados algunos de ellos, basados en los relatos de los marineros y la imaginación de los dibujantes. Cada letra corresponde a una descripción, y su peligro que está explayado en el Anexo 1 (“Monsters...” de “Cosmographia”, de la ciudad de Basilea). Se ve en una escena a una carabela lanzando toneles de alimento mientras intentan calmar a un monstruo (ballena) haciendo sonar trompetas. También vemos serpientes que, según las creencias de los marineros de esa época, hacían tumbar a los buques. En la parte superior está el mundo terrestre con animales conocidos como osos y ciervos, entre otros.

Inv. N° 44 MMU.

At that time, in the early days of the era of discoveries, many vessels would depart and never return. Sailors that managed to return used to speak of encounters with large fish that expelled water. These were included with a long series of marine monsters that were blamed for the so many seamen and vessels missing. The plate by Sebastian Munster (1550) shows some of these monsters. They are based on the accountings of mariners and the draftsmen’s imagination. Every letter corresponds to a description, and the danger related is explained in Annex 1 (“Chart of Sea Monsters” from Cosmographia, printed in Basel). We can see a scene depicting a caravel from which barrels with food are thrown while trumpets are blown in an attempt to calm down a monster (whale). We can also see serpents that, according to mariners’ beliefs of the time, could overturn ships. At the top we find the terrestrial world with known animals such as bears and deer, among others.



1520 ingresó más de 20 leguas por el río Uruguay. ¿Desde qué latitud? ¿Qué legua?

Las cartas náuticas realizadas sobre pergamino por la Casa de Contratación de Sevilla, así como el Padrón Real, se hacían únicamente para los pilotos que las necesitasen en sus viajes hacia el Nuevo Mundo. Se consideró como material confidencial y estratégico. En especial cuando la actividad corsaria y la piratería fue tomando mayor importancia. De cualquier manera la información se filtraba, y rápidamente circularon cartas del estrecho de Magallanes y de América del Sur por toda Europa. El espionaje, al igual que las intrigas estaban en todas partes. Como ejemplo, Francis Drake prohibió que cualquiera de sus tripulantes dibujara mapas o tomara notas. Tampoco se conoció oficialmente nada hecho en su circunnavegación de 1577-1580, pero su sobrino John Drake siguió su mismo derrotero. Hay muchos casos comprobados de espionaje y de copias, como la “Carta Cantino” de 1502, conocida por el nombre quien la encargó y no por el lusitano que la copió. Se encuentra en una biblioteca de Modena, donde fueron a parar las cartas de Cristóbal Colón. ¿Algunas fueron copiadas? ¿Las de Sebastián Gaboto?

CONTEXTO HISTÓRICO A FINES DEL SIGLO XV.

Para España y Portugal uno de los grandes motores que impulsaron los viajes de descubrimiento fue el redituable negocio que se realizaba con el comercio de las especias. Proveniente de las Molucas, actual Indonesia, llegaban la nuez moscada y el clavo de olor y de Java y Sumatra la pimienta. Ingresaban a Europa en barcos chinos, árabes o indios que las trasbordaban a caravanas. Por tierra por medio de mercaderes venecianos y genoveses que completaban el traslado por el Mediterráneo a los principales puertos de venta. Comienzan los problemas con la aparición de los otomanos y los mamelucos que encarecieron más el comercio. Con la caída de Constantinopla a manos de los turcos en 1453 prácticamente se cierra el comercio terrestre.

Las especias en ese momento tenían un gran prestigio dado que además de saborizar los ali-

This was a transition period that is reflected in the nautical charts published in the present work. The Ptolemaic solution (rectangular-coordinate conical projection) was set aside and a square chart was introduced with latitude and longitude grades and, later on, depths. But some spider knots and compass roses were kept mainly as a stylistic aftertaste. It is worth noting that a distance of 17.5 leagues per grade was used. But not every chart used the same measure, which brought about a lot of confusion and then uncertainty when it came to trying to interpret the navigation of the different expeditions – they depended on the league unit used and the measure of the grade. The measure mentioned above was expressed in Castilian leagues, but the grade in German leagues was equivalent to 15 leagues. Besides, what was the measure of a league? It could be the 3-mile league (legua legal) or the regular 4-mile league. In turn, the mile measure used at the time was equivalent to 1,480 meters (one thousand steps) and not the nautical mile equivalent to 1,852 meters (see Cartografía y Navegación, by Rubén Álvarez, Enrique Albornoz, and José María Olivero, an excellent work for readers who wish to dive deeper into the topic). A clear example provided in this book is the reference to the Nao Santiago that sailed more than 20 leagues up the river Uruguay in 1520. From which latitude? What league unit was used?

The nautical charts drew up on parchment paper by the House of Trade in Seville, as well as by the Royal Registry (Padrón Real), were intended only for pilots who needed them for their voyages to the New World. They were considered confidential and strategic material, especially when pirate and corsair operations gained relevance. Anyway, information eventually leaked and soon charts of the Strait of Magellan and South America started to circulate all around Europe. Espionage as well as intrigues were everywhere. As an example, Francis Drake banned his crew from drawing maps or taking notes. No details of his circumnavigation 1577-1580 were officially disclosed, but his nephew, John Drake, followed his same course. There are many cases of proved espionage and copies, such as Cantino's Chart (1502), known by the name of the person who commissioned it and not by the name of the Lusitanian who copied it. It is kept in a library in Modena, where Christopher Columbus charts ended up in. Some charts were copied? Sebastián Gaboto's?

mentos se les atribuían propiedades medicinales: la pimienta era usada para resfríos; el clavo de olor para preservar los alimentos y calmar el dolor de oídos. La nuez moscada era la más apreciada ya que además de dar un buen sabor a las comidas era considerada un gran afrodisíaco y prevenía de enfermedades e infecciones. En ciudades del norte de Europa se pagaba entre diez y treinta y cuatro veces lo que costaba en Oriente. Existían otras especies que también eran usadas para perfumar y tratar diversas enfermedades como artritis, reumatismo o para calmar el dolor, entre otras cosas.

Esto motivó a los navegantes de la península ibérica, en especial a los lusitanos (que tan avanzados estaban en las artes de navegar gracias a Enrique El Navegante), a tratar de alcanzar Oriente por el mar. Su idea era recorrer el continente africano y ver si llegaban a las “islas de las Especierías”. La idea se vio reforzada cuando en 1488 llegan al cabo de Buena Esperanza e ingresan al océano Índico. Esto impulsó, cual catapulta, el viaje de Cristóbal Colón en 1492, que proponía llegar al Índico pero por el este. Dos coronas tras el poder económico de lo que por siglos estuvo en manos de mercaderes venecianos y genoveses, pero con una gran diferencia: ahora no tenían las fronteras del poder otomano. Sólo el desafío de saber sobre las artes de la navegación.

Apresuradamente firmaron el tratado de Tordesillas en 1494, dividiendo el mundo en dos. Al este de las 370 leguas de Cabo Verde (aproximadamente la actual ciudad brasileña de San Pablo, es decir a los 46° W) eran todas posesiones de España; hacia el oeste eran del Reino de Portugal.

Portugal continuó navegando por la costa de África, y en 1498 Vasco da Gama arribó a la India regresando con especias. Es así que hacia 1512 los lusitanos logran establecer una colonia en Molucas (en realidad una fortaleza en la isla de Ternate). Desde ese momento, y por un siglo, Lisboa se erigió como puerta de entrada de las especias a Europa.

Desde allí se distribuían a todo el resto del continente y para hacerlo más viable se establecieron concesiones con los holandeses para su transporte, venta y distribución en Europa del

HISTORICAL CONTEXT IN THE LATE 15TH CENTURY

The discovery voyages made by Spain and Portugal were mainly driven by the profitable trade with species. From the Molucas, present Indonesia, they traded nutmeg and clove, and pepper from Java and Sumatra. These spices arrived in Europe in Chinese, Arab, or Indian ships and were transported to caravans. By land, spices were transported by Venetian and Genoese merchants that completed shipping across the Mediterranean and up to the main ports for sale. Problems started with the rise of the Ottomans and the Mamluks that made trade more costly. With the fall of Constantinople in the hands of the Turkish in 1453, trade by land was practically interrupted.

Spices at that time were highly valued because, apart from adding flavor to food, they were thought to have medicinal properties – pepper was used for colds, and clove was used to preserve food and as pain killer for hurting ears. Nutmeg was the most valued because, apart from giving a nice flavor to meals, it was considered to be highly aphrodisiac and was attributed properties to prevent diseases and infections. In the cities in Northern Europe, nutmeg was paid between ten and thirty-four times its price in the East. There were also other spices used as perfume and to treat various diseases such as arthritis, rheumatism and as pain killers, among other uses.

This context encouraged mariners in the Iberic peninsula, especially Lusitanians (who were so developed as regards the art of navigation thanks to Henry the Navigator), to attempt to reach the East by sea. They had in mind sailing around the African continent and trying to reach the “Spice Islands.” This idea was encouraged when they reached Cape of Good Hope and entered the Indian Ocean in 1488. This catapulted the expedition led by Christopher Columbus, who intended to reach the Indian Ocean by the east, in 1492. Two crowns were after the economic power that for centuries had belonged to Venetian and Genoese merchants, but there was a big difference – they no longer had the frontiers with the Ottoman power, only the challenge of learning the art of sailing.

They hastily signed the Tordesillas Treaty in 1494 dividing the world in two. East of the 370 leagues from Cape Green (near the present Brazilian city of San Pablo, i. e., 46° W), territories belonged to Spain

Norte, siendo Bruselas y Amberes, actualmente territorio de Bélgica, las más beneficiadas.

Mar del Sur. En 1513 se produce un gran acontecimiento que sacudió al mundo conocido. Fue el avistamiento de Vasco Nuñez de Balboa de una gran masa de agua desde las alturas del Darién. Prácticamente confirmaba el trabajo de Américo Vespucio sobre el Nuevo Mundo. En cuanto España se dio cuenta que América no era Asia comenzó una desesperada búsqueda de un paso a “Oriente” mientras observaba cómo los lusitanos se enriquecían rápidamente. No tardaron mucho, y en 1520 Hernán de Magallanes o Ferdinand de Magalhaes (portugués al servicio de Castilla), encuentra el famoso estrecho que lleva su nombre. Enseguida los españoles impusieron una ruta entre Manila y Acapulco.

Los ingleses no se mostraron conformes con la división del mundo del tratado de Tordesillas. Holanda y Francia manifestaron su disconformidad. Así se conformaron cinco naciones navales con los mismos propósitos, aunque formas de actuar diferentes. Existieron alianzas, guerras,

and, to the West of this line, territories belonged to the Kingdom of Portugal.

Portugal kept on sailing along the African coasts and, in 1498, Vasco da Gama arrived in India and returned with spices. Toward 1512, the Lusitanians managed to set up a colony in the Moluccas (or Maluku) Islands (in fact, it was a fortress on the Island of Ternate). So Lisbon became the entrance door for species in Europe and maintained this position for a century.

Spices were distributed from Lisbon to the rest of the continent. In order to facilitate trade, dealerships were agreed with the Dutch for transportation, sales, and distribution in northern Europe, Brussels and Antwerp, present Belgium, being benefited the most.

The South Seas. *A transcendent event that shook the known world took place in 1513. Vasco Nuñez de Balboa sighted a vast water mass from the Darien Heights. This finding practically confirmed Amerigo Vespucci's work about the New World. As soon as Spain realized America was not Asia, the Spaniards desperately started to look for a passage to the “East” while observing how the Lusitanians quickly accumulated riches. They did not take long. In 1520, Ferdinand*

Inv. N° 13 MMU. El *Fretum Magallanicum* (1599) se trata de una curiosa visión de tierras desconocidas como lo fueron por mucho tiempo las del extremo sur de América. Este muestra la Patagonia desde el Río de la Plata. Según reza la viñeta se basa en la navegación del Almirante Oliver van Noort, holandés de Rotterdam, que en 1599 cruzó el estrecho de Magallanes. Fue el primer holandés en circunnavegar el mundo. Llevó al piloto inglés Mellish, que había navegado con Cavendish. Esta fue la cuarta circunnavegación del mundo (Magallanes, Drake y Cavendish hicieron las anteriores) regresando con sólo uno de los cuatro buques con los que comenzó y con solo cuarenta y cinco hombres de los doscientos cuarenta. Lo hizo por el cabo de Buena Esperanza. Tuvo como objetivo atacar las posesiones españolas (Valparaíso en Chile y El Callao en Perú) y sus naves. Impulsó a otras expediciones, y en especial a la formación de la Compañía Unida de las Indias Orientales, que tuvo la exclusividad del paso por el estrecho de Magallanes. Eso a su vez impulsó a la expedición de Willem Schouten y Jacob Le Maire (1616) que dobló el cabo de Hornos. Como vemos el motor del comercio movió las exploraciones. Si observamos el mapa en cuestión vemos qué aventureros que eran. Aún así el estrecho de Magallanes tiene más detalle que el mapa de 1541, (Inv. N° 27 MMU, se trata de una copia; el original se encuentra en el Archivo de Indias) conocido como *del Islario*, de Alonso de Santa Cruz. Figuran las islas Sanson (que como vimos fueron descubiertas en 1520 por la *San Antonio* de la flota de Magallanes) que no son otras que las islas Malvinas. Esta es su primera ilustración gráfica en un mapa. Se aprecia cómo Tierra del Fuego figura como un continente: presumían que podía tratarse de la Terra Australis o Antártida.

*Inv. N° 13 MMU. The Fretum Magallanicum reveals a curious point of view of the so long unknown territories in the south tip of America. This depicts Patagonia as from the Río de la Plata. According to the vignette, the chart is based on the voyage of Admiral Oliver van Noort, a Dutch from Rotterdam, who crossed the Strait of Magellan in 1599. He was the first Dutch to circumnavigate the world. He took the English Pilot Mellish, who had sailed with Cavendish. Van Noort's was the fourth circumnavigation of the world (Magellan, Drake, and Cavendish were the first) and he returned with only one of the four ships that had set sail and with only forty-five men out of the two hundred and forty who had departed. He returned rounding the Cape of Good Hope. Oliver van Noort's aim was to attack the Spanish possessions (Valparaíso in Chile and El Callao in Peru) and their vessels. His expedition promoted others and the creation of the United East India Company in particular, which had the exclusive right to sail the Strait of Magellan. In turn, this encouraged Willem Schouten and Jacob Le Maire's expedition (1616), which doubled Cape Horn. As we can see, trade triggered explorations. By having a look at the map, we will see how adventurous they were. The Strait of Magellan shows more details than the map dated 1541 (Inv. N° 27 MMU; this is a copy and the original is kept at the General Archive of the Indies) known as *Islario*, by Alonso de Santa Cruz. It shows the Sanson islands (discovered in 1520 by the *San Antonio*, one of the vessels of Magellan's fleet), the present Malvinas Islands in fact. This is the first map to show an illustration of these islands. Tierra del Fuego can be seen as a continent – it was believed to be Terra Australis or Antarctica.*



I. de Pycadores
La Serrana
B. de Longy
Limara
Choaya
La Igua
P. de S. madero
S. Ingo
Val paraiso
P. de Corne
Las S. guas
Tibacalana
P. de
La Herrador
S. Silian
La Concepcion
P. de
Angel
M. de
R. Imperial
Quel
Toltyne
Hofnfaco
Villa Riche
Baldvina
La Galera
Orfona
C. Buloy
J. Chiluc

MAR DEL ZUR

CHI,

LE.

Stratum Magel. lanicum

TERRA FOGO.

'FRETUM MAGALLANICUM
in quod Olivier a Noort: General
navium devenit quinto die Novembrii. 1520. hinc et in Mare del Zur. navigavit
die Februarii. An. 1600. usque ad Cin-
septuaginta aure abundantem

- Mazara Germanica quorum 15. sui gradum esse
- Hispanice locus 17. sui gradum esse
- Baptista a Duer. f.

Porto Defire of 47 3. gra
Pinguinas Islande

Pinguyn

J. de Guan Feri
namice

72. 28. gra.

P. de S.
C. de S. P.
C. de S. P.

treguas, piratería o corsarios según el país, pero todos tras lo mismo: las riquezas de “Oriente”, sea colonizando o convirtiéndose en los amos de los mares. En la última mitad del siglo XVI los británicos despacharon excelentes navegantes, muy bien armados, para desarticular a la flota española que transportaba básicamente oro y plata. Como vamos a ver en la incidencia cartográfica, estaban Francis Drake, Cavendish, Merrik y Hawkins. Cada uno con diferentes logros y resultados que molestaron mucho a los españoles en su intento de mantener en secreto la zona austral y de esa forma conservar el dominio.

Las cinco naciones pelearon por lo que creían les pertenecía. En el caso de Holanda aun más por las consecuencias de la Guerra de los Ochenta Años contra España: sucedió que en 1549 Amberes y Bruselas eran las ciudades más ricas del continente y estaban bajo dominio español. Esto motivó una rebeldía del príncipe Guillermo de Orange y una represalia española que se tradujo en una emigración de los comerciantes hacia las Provincias (Estados) del norte como Holanda y Zelanda, siendo las ciudades preferidas Amsterdam y Rotterdam. En realidad buscaban la independencia lo cual dio comienzo, oficialmente en 1658, a la guerra.

Amberes decae rápidamente y Portugal pierde a su principal distribuidor para Europa. Pero la peor parte para los comerciantes fue cuando, por derechos de sucesión, Portugal es anexada a España en 1580. Esto fue el empujón decisivo para que los holandeses emprendieran navegaciones más distantes y establecieran rutas hacia Oriente. Para ese momento contaban con una flota mercante muy importante: incluso podemos afirmar que mejor que la española dado que las maniobras de sus barcos podían ser ejecutadas con menos hombres, liberando fuerzas para carga o para soldados. Además buena parte de la marinería habían servido en barcos portugueses y tenían conocimiento de las rutas y las posibles dificultades a encontrar en la travesía.

De esta forma varios comerciantes se unen y forman la Compañía de Territorios Distantes (Compagnie van Verre), que en 1595 envió cuatro buques por la ruta del Cabo de Buena Esperanza

de Magellan (a Portuguese serving for Castilla) found the famous strait named after him. The Spaniards immediately established a route between Manila and Acapulco.

The English were not satisfied with the division of the world established in the Tordesillas Treaty. Later on, Holland and France showed their dissatisfaction. This gave rise to five naval nations with the same intentions, but with differences in their attitudes. Then came alliances, wars, truces, pirates or corsairs, depending on the country, but all of them were after the same – the riches of the “East.” These nations either established colonies or became the lords of the seas. In the second half of the 16th century, the British shipped out excellent navigators, very well equipped with weapons, to dismantle the Spanish fleet that basically transported gold and silver. As we will see in charts highlights, Francis Drake, Cavendish, Merrik, and Hawkins were the more influential navigators. Their achievements and results truly interfered with the Spaniards attempt to keep the southern region in secret in order to maintain their dominant position.

The five nations fought for what they believed was theirs. This was particularly the case with Holland, because of the consequences of the Eighty Years War against Spain – by 1549, Antwerp and Brussels were the richest cities of the continent and were under the Spanish domain. This caused the rebellion of Prince William of Orange and the Spanish retaliation that resulted in an emigration of merchants toward the Provinces (States) in the north, such as Holland and Zealand, Amsterdam and Rotterdam being the favourite cities. In fact, they were after independence, which initiated an official war in 1658.

Antwerp declined soon and so Portugal lost its main distributor in Europe. But the worst would come for traders when, due to rights of succession, Portugal was annexed to Spain in 1580. This was the determining factor for the Dutch to engage in longer distance voyages and to establish routes to the East. By that time, they relied on a very important merchant fleet – we can even say it was better than the Spanish fleet as manouvers with Dutch ships could be performed with less men, which allowed more men for loading and more soldiers. Besides, most crew members had served in Portuguese ships and were familiar with routes and the possible difficulties to be found during the voyage.

hacia Molucas, regresando tres años después con un cargamento de pimienta. Si bien fue un fracaso comercial, por la pérdida de vidas humanas y el tiempo empleado, fue una gran victoria moral dado que significó que podían desafiar a los lusitanos. Es interesante comprobar que entre 1598 y 1601 navegaron a Oriente catorce flotas con sesenta y un buques y grandes ganancias, pero por contrapartida inundaron Europa de especias, disminuyendo el precio y aumentándolo en el lugar de origen.

Esto produjo una gran alarma a los comerciantes y a los Estados Generales (gobierno de los Países Bajos) y es así como se forma una nueva empresa: la Compañía Unida de las Indias Orientales (VOC), que unió a las empresas más importantes de Holanda y Zelanda (1602). A ella se le concedió el uso exclusivo del estrecho de Magallanes y del Cabo de Buena Esperanza. Es decir que nadie podía navegar si no estaba dentro de dicha Compañía. Era un monopolio absoluto con altas facultades para formar colonias, llevar ejércitos, realizar operaciones militares, levantar fortificaciones, fijar el precio de las especias destruyendo plantaciones y un largo etcétera.

Pero de las catorce flotas mencionadas solo dos pasaron por el estrecho de Magallanes y nos ocuparemos en particular de ellas dado que dejaron importante cartografía náutica del estrecho y de las islas Sebaldinas. Ellas fueron las de la Compañía Magallánica y la Compañía de Rotterdam. La primera era comandada por Oliver van Noort (1598-1601). De esta expedición podemos ver una carta de 1599 (Inv. N° 13 MMU). La segunda compañía estaba comandada por Jacob Mahu, sucedido por Simón De Cordes (1598-1600) siendo la primera en estar preparada para zarpar. Compuesta por cinco buques y 490 hombres sufrieron numerosas tormentas que dispersaron a las naves por el Pacífico. En especial, de esta expedición podemos destacar un lugar en el estrecho de Magallanes, bahía Fortescue o bahía de Cordes, donde tuvieron que invernar en 1599. En ella murieron ciento veinte hombres y tuvieron contacto con los “patagones”, que según sus relatos eran muy belicosos. Los encuentros terminaron con muchas bajas y es así como Sebald de Weert,

Therefore, some traders joined together and established the Compagnie van Verre. In 1595, this company sent four ships along the route of Cape of Good Hope toward the Moluccas returning three years later with a cargo of pepper. Though from a business point of view this was a failure due to the loss of human lives and the time consumed, it was a great moral victory that implied that they could challenge the Lusitanians. It is worth noting that, between 1598 and 1601, fourteen fleets made up of sixty-one vessels set sail for the East and made a huge profit. But, in contrast, they flooded Europe with spices, which made prices drop in the Old World and rocket in their place of origin.

This alarmed traders and the General States (government of the Netherlands) and a new company was established – the most important companies from Holland and Zealand joined in the United East India Company (Vereenigde Oost-Indische Compagnie, VOC) in 1602. This company was granted the exclusive use of the Strait of Magellan and the Cape of Good Hope. This means nobody outside this company could sail along the strait. It represented an absolute monopoly with great power to set up colonies, transport armies, carry out military operations, build fortifications, set spices prices destroying plantations, among many other things.

But out of the fourteen fleets mentioned, only two managed to sail along the Strait of Magellan. We will be dealing with them in particular because they produced important charts on the strait and the Sebaldines. They were the Magellan Company and the Rotterdam Company. The former was under the command of Oliver van Noort (1598-1601). We can appreciate a chart by this expedition dated 1599 (Inv. N° 13 MMU). The latter was lead by Jacob Mahu, later followed by Simon de Cordes (1598-1600), and was the first one to be ready to set sail.

Made up of five ships with 490 men, they underwent many storms that scattered the vessels around the Pacific.

A highlight of this expedition is a place in the Strait of Magellan, Fortescue or Cordes Bay, where they had to winter in 1599. A hundred and twenty men died there and they were in touch with the Patagons who, according to the explorers' accounts, were very warlike. These encounters with natives resulted in many casualties, so Sebald de Weert, commander of

al mando del *Geolof*, decide regresar a Holanda. En su travesía realiza varios relevamientos, como podemos ver en la carta náutica del estrecho de Magallanes realizada por Theodore de Bry (Inv. N° 112 MMU). Entre ellos figura el de las islas Sebaldinas. Se trata de un grupo de islas del sector noroeste de las Malvinas, luego rebautizadas Carcass y Jasson por los ingleses. El resultado de esta estadía en el estrecho de Magallanes y las diferentes recaladas forzosas se conserva en un gran número de cartas náuticas y un derrotero que fue usado por más de dos siglos y es atribuido al piloto Jan Outghersz. También aportó datos iconográficos relevantes, así como uno de los primeros contactos con los indios del sur del estrecho, es decir del norte de Tierra del Fuego (onas o selknam), de los cuales toma a una niña con intención de llevarla a Europa pero muere al poco tiempo. Se refirió a los patagones como gigantes belicosos de los que se tuvo que defender con sus mosquetes matando a algunos. Referencia además el mal clima, la pérdida de casi toda la flota, y la gran cantidad de bajas sufridas por enfermedades y los enfrentamientos con las etnias locales.

Aún así los holandeses continuaron. De hecho, al salir del estrecho, Sebald de Weert se encuentra con la flota de Van Noort de la Compañía Magallánica. Recibe víveres y continúa viaje a Holanda, donde rápidamente comienzan a conocerse estos terribles relatos, que luego se sumarán a los de Oliverio Van Noort. Cuando este fondeó contra la costa fueguina, una partida de sus fusileros debió combatir contra los onas dejando un tendal de muertos. Estas dos expediciones holandesas aportan muchos datos geográficos que luego son introducidos a la cartografía. Es así como se puede ver en la cartografía magallánica (refiriéndome en este caso a la del estrecho de Magallanes en particular) una gran evolución. Es muy interesante para profundizar este tema buscar las publicaciones del profesor Mateo Martinic Beros de la Universidad de Magallanes (obras citadas). En cuanto a nuestro interés particular son las siguientes exploraciones holandesas que hacen importantísimos descubrimientos, ya que en realidad son los primeros en estudiar más profundamente Tierra del Fuego.

the Geolof, decided to return to Holland. Along his way back, he made several surveys, as we can see in the nautical chart of the Strait of Magellan by Theodore de Bry (Inv. N° 112 MMU). Among them, we find the Sebaldine Islands. This is a group of islands, later renamed Carcass and Jason by the English, located in the northwestern sector of the Islas Malvinas. The result of this stay in the Strait of Magellan and the various forced landfalls is registered in a large number of nautical charts and a log that was used for over two centuries and is attributed to the pilot Jan Outghersz. This expedition also provided significant iconographic data and made early contact with natives (the Onas or Selknam) inhabiting the south of the strait, i. e., the north of Tierra del Fuego. A native girl was taken with the idea of sailing with her to Europe, but she died soon. Patagons were regarded as warlike giants from whom they had to defend with their muskets, which resulted in some dead natives. The accountings

De 1602 Inv. N° 112, MMU. Tenemos este **Fretum Magallanicum, und Dessen Eigentliche Beschreibung**. Editado en 1602, pertenece a John, hijo de Theodore de Bry (fallecido en 1598). Sus dos hijos continuaron con el oficio de su padre trabajando desde Frankfurt. Publicaron en latín e hicieron versiones en inglés, alemán y francés. Si bien nunca viajaron, sus grabados fueron realizados por lo que les contaban los exploradores de primera fuente, muchas veces corregidos por ellos mismos. En este mapa podemos ver el relevamiento realizado por Sebald de Weert de la flota de la Compañía de Rotterdam. Asimismo es importante destacar la figura de los gigantes que encontró en la zona. Algunos semidesnudos, otros con los quillangos (capas). También hay un pingüino que comienza a convertirse en símbolo de la región. La Rosa de los Vientos indica el sur hacia arriba, y allí vemos los primeros contornos de la costa norte de Tierra del Fuego. De este mapa se conocen reimpressiones en ediciones de 1640, ya después de la muerte de sus dos hijos. Vale la pena destacar que muchos otros grabadores tomaron de él la iconografía.

Inv. N° 112, MMU. Published in 1602, this Fretum Magallanicum, und Dessen Eigentliche Beschreibung belongs to John, son of Theodore de Bry (who died in 1598). Based in Frankfurt, his two sons followed his work. They published in Latin and also versions in English, German, and French. Though they never went on a voyage themselves, they worked based on the direct accountings of explorers who, on many occasions, corrected the maps themselves. This map shows the survey by Sebald de Weert, in command of the fleet of the Rotterdam Company. The figure of the "giants" he found in the area is also worth noting. Some are half naked; others wear quillangos (fur blankets). There is also a penguin, which started to become the symbol for the region. The Compass Rose shows the south up and we can see the first contours of the northern shores of Tierra del Fuego. The edition published in 1640 was reprinted after the death of Theodore de Bry's two sons. Many other engravers used his iconography.



Pero en este punto regresaremos a 1520 para luego continuar con estas dos expediciones que fueron las que impulsaron, sin proponérselo, al descubrimiento del Cabo de Hornos por los holandeses (Dutch) Schouten y Le Maire.

El Estrecho de Magallanes. Retrocediendo un poco en la historia nos vamos a ocupar más específicamente al Estrecho de Magallanes que por otra parte son las primeras cartas náuticas que reflejan una pequeña parte de Tierra del Fuego.

El proyecto del portugués Hernán de Magallanes fue estudiado luego de varios intentos de encontrar un pasaje de un mar a otro. Entre ellos estuvo el del descubridor del Río de la Plata Juan Díaz de Solís. Fue nombrado Piloto Mayor de Castilla a la muerte del célebre Américo Vespucio (febrero de 1512). De este modo se convirtió en almirante de la flota de descubrimiento española. En octubre de 1515, luego de sortear exitosamente el intento de sabotaje de la corona lusitana, zarpa del puerto de Sanlúcar de Barrameda y toca la costa de Brasil, costeano luego Uruguay, e ingresa a un gran mar de “baja Salinidad” que denomina Mar Dulce (se trata del Río de la Plata). En la costa oriental, frente a la isla Martín García, halla la muerte en manos de los aborígenes y su tripulación decide regresar a España el 4 de setiembre de 1516. Realizó un bosquejo de las costas hasta el Río de la Plata que sirvió para las exploraciones que le sucedieron. Anteriormente (1508) había estado navegando con Vicente Yáñez Pinzón por la zona del Caribe y la costa de Florida, aparentemente buscando una ruta a las Islas de las Especias.

Así fue que Hernán de Magallanes consiguió que se apruebe su proyecto y obtuvo la autorización real de explorar las costas, pero navegando hacia el sur en búsqueda de un paso. Es importante entender que al principio de esta “Era de los Descubrimientos” se debía poseer la autorización de la corona para armar una flota (esto no quiere decir que no existieron exploraciones clandestinas). A partir de 1517 comienza a preparar la escuadra y zarpa el 20 de setiembre de 1519 desde el puerto de Sevilla. De esta forma comienza la aventura exploratoria más importante del mundo.

also register the bad weather, the loss of practically the whole fleet, and the large number of casualties due to diseases and fights with local ethnic groups.

Despite many drawbacks, the Dutch sailed on. In fact, on leaving the strait, Sebald de Weert met Van Noort's Magellan Company fleet. Sebald de Weert was provided with supplies and sailed on to Holland, where the accounts of these hardships were quickly known and would be later complemented with Oliver van Noort's. When Van Noort anchored at the Fuegian coast, a party of his riflemen must have fought against the Onas leaving a lot of dead people. These two Dutch expeditions provided lots of geographical data that would be later added to cartography. Therefore, Magellanic cartography (specifically the area of the Strait of Magellan) experienced a great development. To go deeper into this topic, the works by Professor Mateo Martinic Beros (cited books) from University of Magallanes are of great interest. As regards our area of interest, the Dutch expeditions that followed made very significant discoveries, because they were in fact the first to study Tierra del Fuego in detail.

But at this point we are returning to 1520 to focus on the two expeditions that accidentally brought about the discovery of Cape Horn by the Dutch Schouten and Le Maire.

The Strait of Magellan. *Going back on history, we will be dealing more specifically with the Strait of Magellan and its charts, which were the first to depict a small piece of Tierra del Fuego.*

After several attempts to find a passage between the two seas, project of the Portuguese Ferdinand de Magellan was considered. The discoverer of the Río de la Plata, Juan Díaz de Solís, had made one of these attempts. He was appointed Pilot Major of Castilla after the celebrated Amerigo Vespucci died in February 1512. This is how he became admiral of the Spanish discovery fleet. In October 1515, after successfully resisting a sabotage attempt by the Lusitanian crown, he set sail from the port Sanlúcar de Barrameda and reached the Brazilian coast, sailing south along the coasts of Uruguay and entering a “low salinity” sea he named Mar Dulce (sweet sea) – the Río de la Plata (River Plate). On the eastern coast, opposite Martín García Island, Díaz de Solís was murdered by natives and his crew decided to sail back to Spain

Llega a América, pasa por el “Mar Dulce” (Río de la Plata) donde investiga un poco más con los datos que poseía de Juan Díaz de Solís, y continúa hacia el sur. Después de varias tormentas y roturas en las naves recalca en Puerto Deseado (que llamó Bahía de los Trabajos Forzosos, por las tareas de reparación) y luego inverna en San Julián. Esto sucedió el 31 de marzo, víspera de Domingo de Ramos. El verano dejó pasar al invierno que castigó a la flota. Es allí cuando Hernán de Magallanes anunció que la flota permanecería en el lugar hasta que el clima les permitiese reanudar la exploración en búsqueda del paso. Quedó en la amarra casi cinco meses. En ese lapso de tiempo envió a la *Santiago* a explorar la costa, pero esta nave no regresó. La internada no fue del todo placentera, dado que además de las novedades que le deparaba la Patagonia tuvo problemas con sus capitanes y un clima bastante inhóspito. El Capitán General decidió que era prudente fondear su nave insignia en la boca de la bahía: de esta forma cerraba la entrada y cualquier buque que intentase pasar quedaba a tiro de sus cañones. Ese era el clima que reinaba en un desolado lugar con muy escasa vegetación, flanqueado de acantilados, donde la marea tiene una amplitud cercana a los ocho metros y la velocidad es de aproximadamente 6 nudos en la estrecha desembocadura de media milla de ancho.

El 18 de octubre de 1520 zarpa nuevamente hacia el sur luego de recalar en la ría de Santa Cruz. A los tres días, y muy seguro en su teoría, dobla un cabo. Por haber sido el día de Santa Úrsula, que fue convertida en mártir junto a otras Once mil Vírgenes, lo denomina Cabo de las Once Mil Vírgenes (hoy Cabo Vírgenes). Así comienza una larga exploración con muchos contratiempos y deserciones. Ya para esa altura se había perdido la Carabela *Santiago*, cerca de la desembocadura del río Santa Cruz (hacia el sur). Así es que ingresaron la *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción* y *Victoria*. Toda la epopeya de recorrer el estrecho que hoy lleva su nombre es digna de “hombres de acero en barcos de madera”. La *San Antonio* y la *Concepción* sortean el primer estrecho y al ver agua de mar hasta el horizonte y grandes profundidades se convencen que ese puede ser el

on September 4, 1516. He made sketches of coasts down to the Río de la Plata, which were useful for subsequent explorations. Years before (1508), he had sailed with Vicente Yañez Pinzón in the Caribbean area and along the coasts of Florida, apparently looking for a route to the Spice Islands.

In this context, Ferdinand de Magellan got his project approved and obtained the royal authorization to explore coasts, but sailing south searching for a passage. We should have in mind that, in the early times of this “Discovery Era,” navigators needed the crown’s authorization to assemble a fleet (of course, there were clandestine explorations all the same). He started to prepare his squadron in 1517 and set sail from Sevilla on September 20, 1519. This is how the most significant exploration adventure in the world took place.

He reached America, sailed along the Mar Dulce (the Río de la Plata), where he did some more research based on the data obtained by Juan Díaz de Solís and sailed on south. After facing some storms and averages in the vessels, he made land at Puerto Deseado, which he called Bahía de los Trabajos Forzosos (Hard Labor Bay) because of the repairs they had to make, and later wintered at San Julián. This took place on March 31, just before Palm Sunday. Winter eventually set in and was hard on the fleet. This was when Ferdinand de Magellan announced that the fleet would stay there until the weather let them resume their exploration in search for the passage. They were moored for almost five months. During this period, he sent the Santiago to explore along the coast, but this vessel never returned. Their wintering was not precisely pleasant as, apart from the news Patagonia had in store for them, Magellan had troubles with his captains and the weather was rather inhospitable. The Admiral of the Fleet decided that anchoring his flagship at the mouth of the bay was the wise thing to do. This way, he blocked the entrance and prevented any ship from entering as the vessel would be within his range. This was the climate prevailing in a desolate place with scarce vegetation, surrounded by cliffs, where the tidal range is almost eight meters and the current speed about 6 knots at the narrow half-mile mouth.

On October 18, 1520, he set sail again for the south after making land at the ría Santa Cruz. Three days later, being very confident about his theory, he rounded a cape. As it was the day of Saint Ursula,

paso tan buscado. En una tormentosa noche la flota echa ancla en una bahía en la costa sur del estrecho. Al ver humo sale un bote para explorar su origen: son señas evidentes de presencia humana, aunque no se topan con ningún ser viviente. El lugar fue bautizado como “Tierra de Humus” y/o “Tierra de los Fuegos”.

Luego pasan la Segunda Angostura, y tras cinco semanas de exploración llegan al buscado Mar del Sur (“Sinus Magnus” tolomaico), que denomina Pacífico por lo tranquilas que encuentra sus aguas. Vemos su ánimo cuando deja atrás los dos cabos que dan sobre el Pacífico y que bautiza Deseado y Victoria. Existen versiones de que el estrecho ya se había descubierto con anterioridad por una exploración privada o clandestina, y algunos sostienen que fue un redescubrimiento. Si es verdad no se sabe, dado que no ha quedado registrado ni en la historia ni en la cartografía, y se hacen ciertas interpretaciones de cartas muy antiguas denominadas “protocartografía” donde afirman ver bien definida Tierra del Fuego. Estos cartógrafos se guiaban generalmente por los comentarios de los marineros, y trataban de obtener la mayor cantidad de detalles que luego plasmaban en un dibujo modificando, muchas veces, mapas ya existentes. Basan esta creencia en la interpretación de un apéndice en el Continente Sud Asiático que opinan que es América, conocido como la Cola del Dragón y también sostienen que la flota de Haro pasó por el estrecho seis años antes que la expedición de Magallanes.

Lo cierto es que oficialmente se tuvo la noticia del notable hallazgo cuando arribó a España la *San Antonio*, en abril de 1521. Luego de la llegada del Piloto Sebastián El Cano se organizaron otras expediciones oficiales. La primera fue la de Jofré de Loayza con Sebastián El Cano en 1526. El único sobreviviente llegó a España doce años después. Con muy poca fortuna zarparon las expediciones de Joao de Alfonso en 1529; la de Simón de Alcazaba en 1535; la de León Panacaldo de 1538 y la de Francisco de Camargo de 1540. El resultado de estas expediciones fue muy pobre, ya que azotados por las tormentas regresaron sin hacer casi aportes cartográficos. En 1526, y también por un fuerte temporal que lo aparta de la

made a martyr together with another eleven thousand virgins, Magellan named the place Cabo de las Once Mil Vírgenes (Eleven Thousand Virgins' Cape), which is the present Cabo Virgenes. Here started a long exploration with many setbacks and desertions. At this point, the caravel Santiago had already being lost near the mouth of the river Santa Cruz (southward). So the Trinidad, San Antonio, Concepción and Victoria sailed into the strait. The whole odyssey of sailing the strait nowadays named after Magellan is worthy of "steel men on wooden ships." The San Antonio and the Concepción sailed along the first strait and, on seeing sea waters up to the horizon and finding deep waters, they were certain that could be the so longed for passage. On a stormy night, the fleet anchored at a bay on the southern shores of the strait. On noticing smoke in the distance, a boat was sent to look into – this was a clear sign of human presence, but the sailors did not find any living being. This place was then named "Land of Fire."

They later sailed along the Segunda Angostura (second narrow) and, after five weeks of exploration, they reached the South Sea (the Ptolemaic Sinus Magnus) that Magellan named Pacific on finding calm waters. The names he gave to the two capes on the Pacific, the Deseado (Desired) and Victoria (Victory), clearly show the mood he was in. There are versions of a previous discovery of the strait by a private or clandestine exploration, so some state that this was in fact a rediscovery. But we don't know if this is true, as there are no historical records or charts to account for it. Some interpret that very old charts known as "protocartography" already showed Tierra del Fuego clearly outlined. These cartographers were usually inspired by sailors' comments and tried to obtain as much information as possible, which they would reflect in a drawing and, on many occasions, they adapted previous maps. This belief is based on the interpretation of an appendix on the South Asiatic continent being America, known as the Dragon's Tail, and they also state that Haro's fleet sailed along the strait six years before Magellan's expedition.

The thing is that the news of this outstanding finding was officially known when the San Antonio arrived in Spain in April 1521. After the arrival of Pilot Juan Sebastián Elcano, other official expeditions were organized. The first one was under Jofré de Loayza

flota de Jofre de Loáis, Francisco de Hoces con la carabela *San Lesmes* llega una alta latitud sur (56° S) afirmando que había navegado hasta el “acabamiento de la tierra”. Así es como en muchas cartas náuticas españolas y de Hispanoamérica el pasaje Drake figura como mar de Hoces. Figuran así hasta la primera mitad del siglo XX.

PRIMEROS MAPAS DEL ESTRECHO

Aparecen los primeros mapas con la insinuación del estrecho. Uno aparentemente surge luego de la llegada de la *San Antonio*, donde se encuentra una gran bahía como inicio del “estrecho”, que Juan Vespucio llamó “Cava de Sto. Antonio” (1523). La *San Antonio*, nave desertora de la expedición, había pasado la primera angostura. También hay otro mapa guardado en el Topkapi de Estambul bajo el título “Esta Terra Descubrio Hernán de Magallanes” (se encuentra exhibido, aunque creo que no debe ser el original). Pero sin lugar a dudas el primer bosquejo pertenece a quien luego se convirtió en relator oficial del viaje de Magallanes, el de Antonio Pigafetta. Realizó varios manuscritos del viaje, siendo el más interesante es el que se conserva en Estados Unidos de Norteamérica, y en cada copia hay uno con leves variantes pero todos presentan un estrecho rectilíneo con algunas inflexiones que son las angosturas. Antonio Pigafetta se había sumado a la expedición más por su espíritu aventurero y las ganas de ver qué es lo que había; después vería si le sacaba algún provecho. Así fue como escribió “*Notizie del Mundo Novo con le figure del paese scoperti descritte da Antonio Pigafetta, vicentino, Cavagliero di Rodi*” del cual luego hizo varias versiones a pedido de los monarcas. Como aclaración es interesante mencionar que escribió estas “memorias” a pedido y fueron justamente eso y no un diario de a bordo o del viaje propiamente dicho.

Aunque el primer mapa donde figura el paso y las tierras adyacentes es de 1523, conocido como *Padrón Real de Turín*, realizado en pergamino iluminado (con colores). Le siguen varios mapas hasta llegar a 1531 cuando aparece el primero impreso (realizado por el francés Orontius Fin-

with Sebastián Elcano in 1526. Only one man survived arriving in Spain twelve years later. With little luck, several expeditions set sail – Joao de Affonso’s in 1529; Simón de Alcazaba’s in 1535; León Panacaldo’s in 1538; and Francisco de Camargo’s in 1540. The result of these expeditions was very poor – battered by storms, they returned home with scarce cartographic contributions. In 1526, also driven by a heavy storm that set him apart from Jofre de Loayza’s fleet, Francisco de Hoces, aboard the caravel San Lesmes, reached latitude 56° S and claimed that he had sailed down to the “end of the Earth.” This is why many Spanish and Spanish America nautical charts show the Drake passage as the Hoces Sea. This was the name given up to the first half of the 20th century.

THE EARLY MAPS OF THE STRAIT

The first maps outlining the strait were published in this period. One of these maps was apparently known after the arrival of the San Antonio, which found a big bay opening into the “strait” that Giovanni Vespucci called Cava de Santo Antonio (1523). The San Antonio, a vessel that deserted the expedition, had sailed past the Primera Angostura (first narrow). There is also another map on exhibit at the Topkapi, in Istanbul, under the title of Esta Terra Descubrio Hernán de Magallanes (This Land was Discovered by Ferdinand de Magellan), but I believe it can’t be an original. There is no doubt that the first draft of the strait belongs to the man who was officially in charge of Magellan’s voyage journal, Antonio Pigafetta. He prepared several manuscripts on the voyage, the most interesting being the one kept in the United States of America. Each copy has slight differences, but they all represent a rectilinear strait with some inflections, which are the narrows. Antonio Pigafetta had joined the expedition out of his adventurous spirit and inspired by his desire to explore; he would later see if there was any further opportunity in this. So he wrote Notizie del Mundo Novo con le figure del paese scoperti descritte da Antonio Pigafetta, vicentino, Cavagliero di Rodi, of which he published several versions ordered by monarchs. It is worth noting that he was asked to write these “memories,” so they are not a log book proper.

Still, the first map showing the passage and the neighboring land is dated 1523 and known as Padrón

naeus) pero con un detalle muy importante: al sur del estrecho aparece una gran masa de tierra cubriendo el Polo Sur a la que se denominó “*Terra Australis Recenter Inventa sed nondun plena cognita*”, luego sintetizada durante más de un siglo como “*Terra Australis Incognita*”.

En 1540 en el *Islario de todas las Islas del Mundo* (de Alonso de Santa Cruz, cosmógrafo de la Casa de Contratación de Sevilla) aparece una carta particular del estrecho incorporando la información de las exploraciones de Loayza y Camargo (Ver mapa Inv. N° 27 MMU).

SECRETO SOBRE LO DESCUBIERTO Y EXPEDICIONES CLANDESTINAS

En ese momento se especuló con que el “paso” navegado por Hernán de Magallanes (Hernando de Magalhaes), al fracasar los intentos de encontrarlo, se había cerrado por alguna catástrofe natural. También se conocen una media docena de expediciones clandestinas, sin la autorización real, pero son referencias algo vagas y sin mayor aporte. Es de considerar que si obtenían información era para su propio provecho, aunque tampoco quedó reflejado en la historia cual fue el mismo, ni su posterior utilización.

La corona española trataba de mantener el mayor secreto sobre el tema. Así es como otras naciones se prepararon para encontrar dicho paso, o cualquiera que les permitiera llegar a las “Tierras de las Especierías”.

Es interesante ver lo que sucedió con una expedición de relevamiento al estrecho de Magallanes que se realizó por el Pacífico y duró varios años. Desde 1540 el capitán Pedro de Valdivia quería largarse a la conquista de los territorios al sur de Perú hasta el estrecho de Magallanes. Pide al rey que se le otorguen esas concesiones y simultáneamente larga una expedición. Al mando de Francisco de Ulloa parten, en octubre de 1553, tres naves hacia el desconocido sur. No bien pasado el golfo de Penas se encontraron con el intrincado archipiélago y costas abruptas de la zona, acompañadas por un clima muy duro, casi inhóspito. Las tres naves se separan y van recorriendo la zona en búsqueda de un acceso occidental al Estrecho de Magallanes. Sólo una

Real de Turín (*Torino Royal Registry*) and drawn on illuminated parchment paper (in colors). Several maps followed until 1531, when the first printed one was published (by the French Orontius Finaeus) with a very significant detail – south of the strait there appears a large mass of land covering the South Pole then called *Terra Australis Recenter Inventa sed nondun plena cognita*, later on known by its short form *Terra Australis Incognita* for over a century.

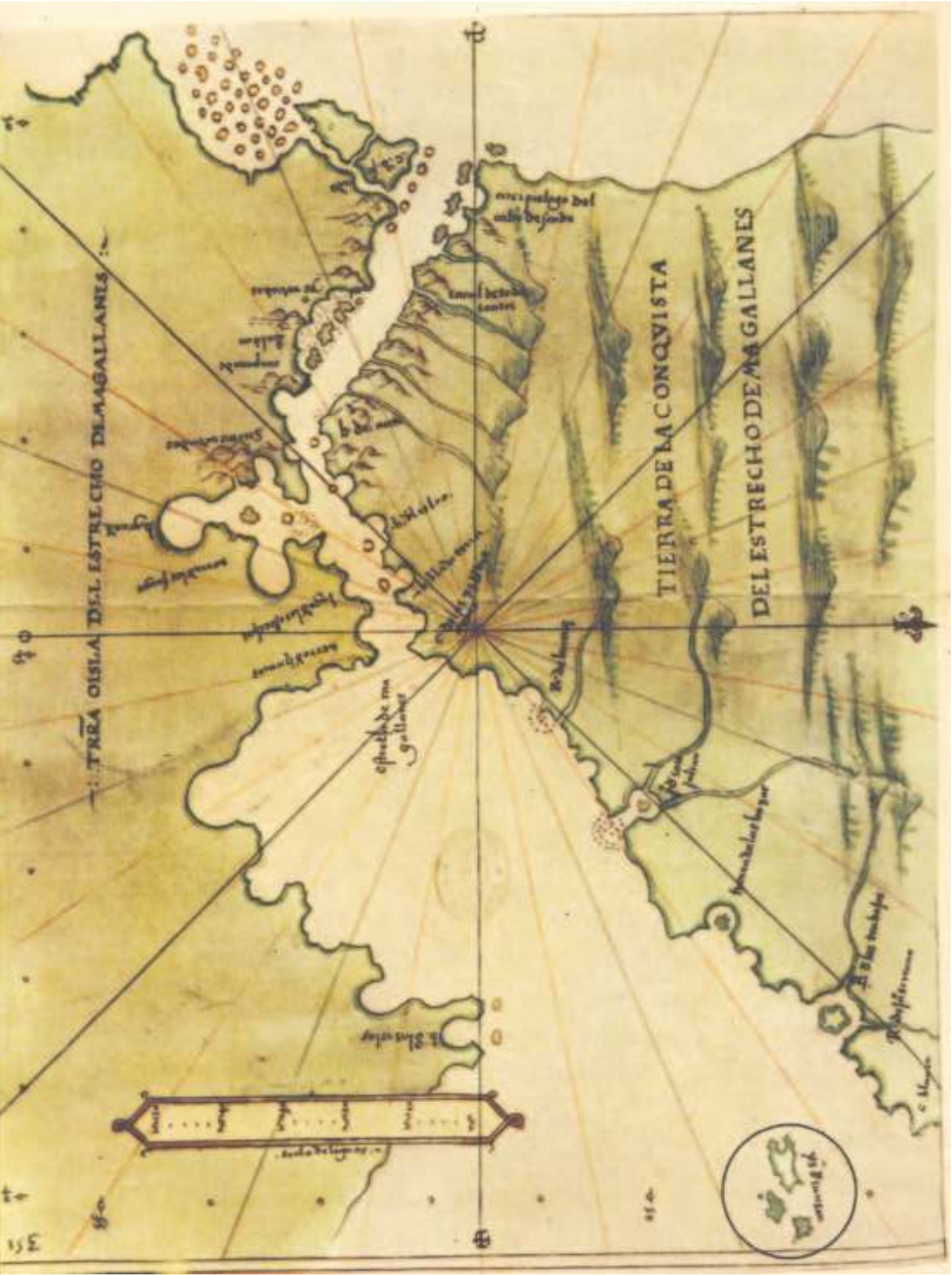
In 1540, the *Islario de todas las Islas del Mundo* (by Alonso de Santa Cruz, cosmographer with the House of Trade in Seville) contained a special chart of the Strait including the information gathered by the explorations headed by Loayza and Camargo (See map Inv. N° 27 MMU).

CLANDESTINE EXPEDITIONS AND SECRECY ABOUT THE DISCOVERIES

At that time, on failing to find it, there were versions about the “passage” Ferdinand de Magellan (Hernando de Magalhais) had sailed along being closed by some natural disaster. There are also news about half a dozen of clandestine expeditions, without the royal authorization, but they are somewhat vague references that do not make relevant contributions. We should have in mind that, if these expeditions gathered any information, it was for their own benefit. Still history does not record any benefit or any later use of this information.

The Spanish crown tried to keep the strictest secret about this topic. Therefore, other nations got ready to find this passage or any other that allowed them to reach the “Spices Land.”

There is an interesting experience related to a survey expedition to the Strait of Magellan that sailed the Pacific for some years. Since 1540, Captain Pedro de Valdivia had been interested in conquering the territories south of Peru down to the Strait of Magellan. Then, Valdivia asked the king for these permits and started an expedition at the same time. Commanded by Francisco de Ulloa, three vessels set sail bound for the unknown south in October 1553. As soon as they sailed past the gulf Golfo de las Penas, they found the complicated archipelago and abrupt shores of the region with a very severe weather, almost inhospitable. The three vessels split and sailed around the area looking for a western entrance to the Strait of Magellan. Only one



Inv. N° 27 MMU: Del Islario

llega a la boca oriental del estrecho, la del Capitán Hernando Gallego, regresando luego a Valdivia en enero de 1554. Conocidos estos resultados el nuevo gobernador ordena la expedición de tres naves al mando del Capitán Juan de Ladrillero en noviembre de 1557. Regresando a Valdivia en marzo de 1559, realizó un trabajo que se vio reflejado en *Descripción y Derrotero del Estrecho de Magallanes*; el cual duplicaba, al menos, la información que se tenía de él. La Casa de Contratación de Sevilla, al ver tan valiosa información y con temor que cayese en manos enemigas, lo guardó en secreto por más de dos siglos y medio. Sólo trascendió cómo era la visión de la costa occidental del sur. Hasta el 1800 estuvo guardada, o tal vez perdida, entre papeles y cartas de otros cientos de pilotos. Fue recién entonces que muchas de las exploraciones de Ladrillero fueron volcadas a la cartografía.

A esta expedición le siguió la del corsario inglés Francis Drake, que en 1578 ingresó con cuatro naves al estrecho. Lo cruzó en sólo dieciséis días, pero luego de esa relativa tranquilidad le tocaron meses de mal tiempo que lo llevaron al sur descubriendo que no había ningún continente como se afirmaba en ese entonces. Con tanta tormenta no se conoce muy bien su periplo ni dónde encontró refugio para tomar un descanso y reparar la nave. Algunos dicen que estuvo en la isla de Hornos (lo cual considero poco probable), y percibió, al igual que Francisco de Hoces en 1526 al mando de la carabela *San Lesmes* de la expedición española de García Jofre de Loaisa; que no existía ningún continente que incluyera Tierra del Fuego y el Polo Sur. Francis Drake continuó su viaje acosando las costas de América de Sur con el *Golden Hind*, logrando luego completar la segunda vuelta al mundo. Así fue como ese mar fue llamado Mar de Hoces por España y Pasaje de Drake por los anglosajones.

Además de su descubrimiento geográfico logró demostrar lo vulnerable que era la corona española con sus dominios de América y el paso por el estrecho. Esto inquietó mucho a los españoles, y hasta se pensó en cerrar el estrecho con cadenas para evitar el paso de buques de otras banderas.

of them reached the eastern mouth of the strait, she was Captain Hernando Gallego's, and returned to Valdivia in January 1554. When these results were known, the new governor ordered an expedition with three ships under the command of Captain Juan de Ladrillero in November 1557. This expedition returned to Valdivia in March 1559 having gathered information that was shown on the Descripción y Derrotero del Estrecho de Magallanes, which at least doubled the previous information on the Strait of Magellan. Having such valuable information, the House of Trade in Seville kept it secret for over two and a half centuries for fear that the enemy would discover it. The only aspect that was disclosed was the look of the western coast on the south. This information was kept, or maybe lost, until 1800 among papers and charts of other hundreds of pilots. It was not until then that many of Ladrillero's explorations were shown on cartography.

This expedition was followed by another led by the English corsair Francis Drake, who sailed into the strait with four vessels in 1578. It took him only sixteen days but, after a period of relative calm, he had to face months of bad weather that drove him south to discover that there was no continent as it was believed at the time. As there were so many storms, there is no exact information about his route or where he found shelter to rest and repair his vessel. Some claim he stayed on Hornos Island (which I think is highly unlikely) and, the same as Francisco de Hoces in 1526 commanding the caravel San Lesmes of the Spanish expedition under García Jofre de Loayza, he realized there was no continent including Tierra del Fuego and the South Pole. Francis Drake sailed on harrassing the shores of South America aboard the Golden Hind, completing a circumnavigation of the world for the second time. So that sea was named Hoces by the Spaniards and Drake Passage by the Anglosaxon.

Apart from his geographic discovery, he managed to show how vulnerable the Spanish crown was as regards its domains in America and the passage through

Inv. N° 75 MMU. Ilustración del viaje de Dumont D'Urville 1846. *Voyage au Pole Sud et dans L'Océanie. Estrecho de Magallanes. "Entree des forets de la rivier Sedger".*

Inv. N° 75 MMU. Entree des forets de la riviere Sedger. Illustration showing Dumont D'Urville's voyage in 1846. Voyage au Pole Sud et dans L'Océanie. The Strait of Magellan.



La reacción fue casi inmediata. El 21 de enero de 1580 llega Sarmiento de Gamboa, que parte desde Valdivia hacia el sur, realizando un relevamiento e investigando la posible presencia de banderas extranjeras en la zona. Finaliza su trabajo a fines de febrero y continúa viaje directamente a España para poder dar cuenta a la casa real de lo explorado. Su trabajo fue muy bueno y complementaba al realizado por Ladrillero. Lamentablemente corrieron la misma suerte: fueron celosamente guardados; y en cierta forma no fueron superados hasta doscientos cincuenta años más tarde con las expediciones inglesas. El segundo viaje de Sarmiento de Gamboa en 1583 tuvo como objetivo fundar dos ciudades con la intención de poblar la región y en cierta forma defender el “estrecho”. El resultado fue bastante lamentable, dado que perecieron prácticamente todos mientras esperaban las naves de refuerzo con alimentos y demás enseres para mantener las poblaciones.

El corsario inglés Thomas Cavendish, con tres naves, ingresó al Estrecho en febrero de 1587 y encontró a algunos sobrevivientes en el lugar que llamó Port Famine (Puerto Hambre), en lo que fuera la Ciudad del Rey Don Felipe. Embarca a uno solo de los españoles, dejando a un grupo de veinte a su suerte, aunque sí retira las cuatro baterías de cañones dejadas por los españoles. Continúa viaje hacia California incendiando tres ciudades y tomando trece buques, llenando así sus bodegas de plata y oro español (americano). Cruzó el Pacífico y completó la tercera vuelta al mundo cuando en setiembre de 1588 arribó a Inglaterra. Continuaron los viajes de corsarios que le fueron dando a Inglaterra conocimientos sobre la zona. En varias oportunidades capturaban pilotos españoles que poseían más conocimiento geográfico. Así se sucedió la expedición de John Childley (1589) que recaló en Port Famine, pero sin lograr completar el cruce del Estrecho regresó a Inglaterra con el último sobreviviente español de la expedición de Gamboa. Luego siguió otra de Thomas Cavendish (1591). La suerte no lo acompañó. Llegaron al estrecho, pero las tormentas y un duro invierno los obligó a retornar. John Davis, capitán de unas de las naves, tras sufrir mil

the strait. This alarmed the Spanish and they even thought of closing the strait with chains to avoid other nations's ships from sailing past.

The reaction was almost immediate. On January 21, 1580, Sarmiento de Gamboa set sail from Valdivia bound for the south surveying and looking into the possible presence of foreign flags in the area. He finished his task in late February and sailed on straight for Spain to report his findings to the Royal Household. His work was very good and complemented Ladrillero's. Unfortunately, his findings had the same destiny – they were jealously kept. In a way, they were unmatched until two hundred and fifty years later with the English expeditions. The second voyage under Sarmiento de Gamboa in 1583 was aimed at founding two towns in an attempt to populate the region and somehow defend the “strait.” The result was rather unfortunate, because almost everybody died while waiting reinforcements with food and other supplies to support the settlements.

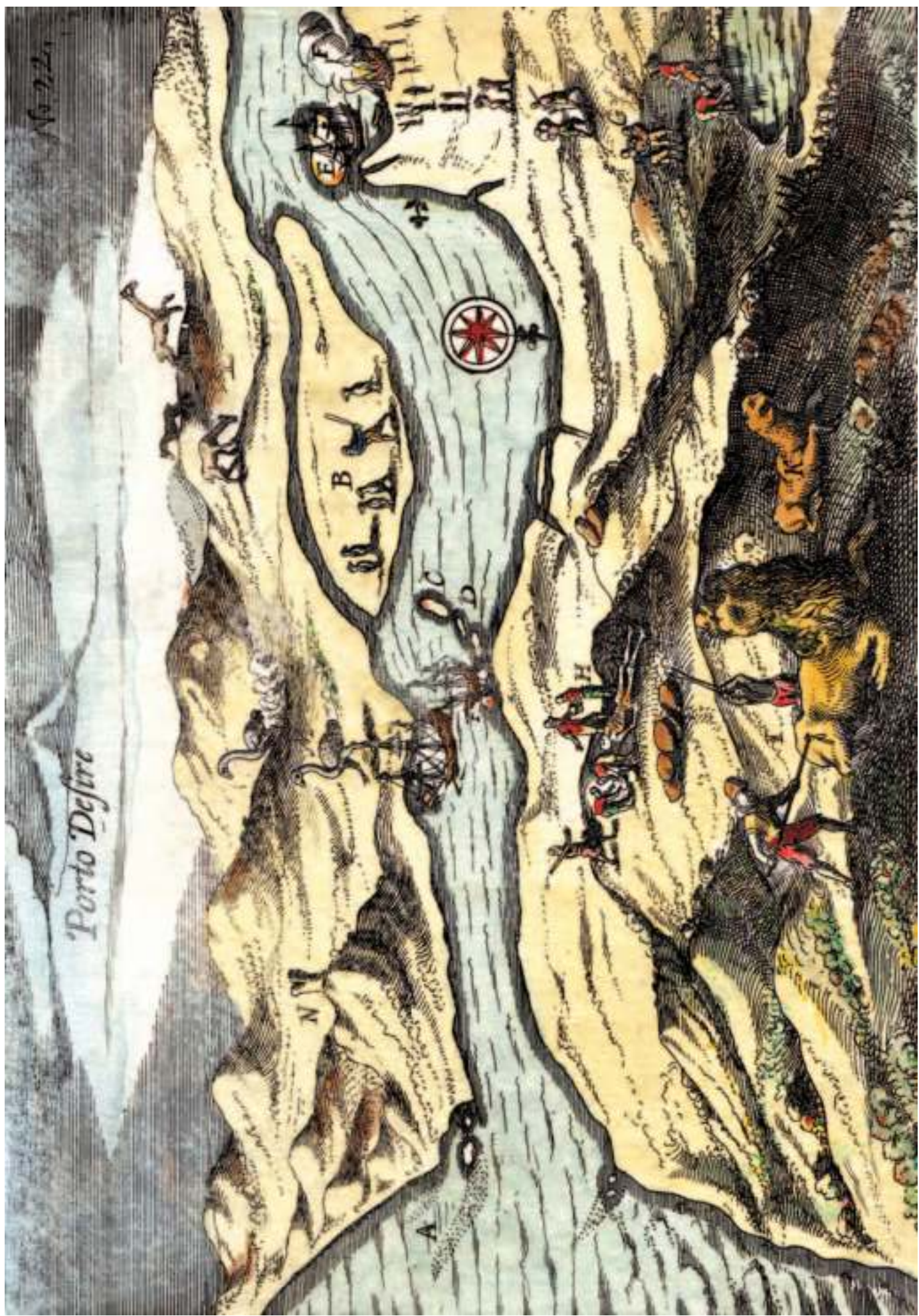
With three vessels, the English corsair Thomas Cavendish sailed into the Strait in February 1587 and found some survivors in this place that he called Port Famine (Puerto Hambre), which had been named Ciudad del Rey Don Felipe (King Philip Town) by the Spanish. Cavendish only rescued one of the Spanish men, leaving a group of twenty to their fate, but he did pick up the four cannon batteries the Spanish had left behind. He sailed up to California setting three towns on fire and seizing thirteen ships on his way, thus filling his holds with Spanish silver and gold (American, in fact). He crossed the Pacific and completed the third

Inv. N° 47 MMU. *Port Desire*. Por Le Maire, 1619. Las expediciones en su viaje al Estrecho de Magallanes, o cuando eran rechazados por él, buscaban refugio en Puerto Deseado. Sea para pasar el invierno o cargar agua potable y alimentos frescos, como carne de pingüinos, lobos marinos, guanacos y ñandúes. Fue bautizado por el navegante Cavendish el 17 de diciembre de 1586 cuando recaló con su nave insignia *Desire*. En la lámina vemos cuando se prende fuego el *Hoorn* de la expedición de Schouten y Le Maire.

Inv. N° 47 MMU. *Port Desire*. By Le Maire, 1619. Expeditions found shelter at Puerto Deseado (Port Desire) on their way to the Strait of Magellan or when they had to wait to sail it. They would either winter there or replenish drinking water and fresh food, such as penguin, sea lion, guanacoe or rhea meat. This place was named by Cavendish after his flagship *Desire* on making land here on December 17, 1586. The plate shows the *Hoorn* setting on fire during Schouten and Le Maire's expedition.

No 724

Porto Desire



inconvenientes decidió regresar a Europa y describió unas islas que aparentemente eran las ahora conocidas como Malvinas (esto lo encontramos en un relato de John Jane).

En enero de 1594 arribó al estrecho la flota del capitán Richard Hawkins. Realizó un aporte importante al explorar la margen sur descubriendo que no se trataba de una gran masa de tierra sino un intrincado archipiélago. También navegó por las islas Malvinas. Relató sus experiencias del cruce del estrecho para llegar al Mar del Sur y su cautiverio en Perú en el libro *The Observations of Sir Richard Hawkins in his Voyage into the South Sea*, luego de regresar en 1602. Todas estas travesías dejaron un saldo muy positivo para el conocimiento geográfico de Gran Bretaña y un notable debilitamiento de España.

La expedición de Hawkins fue oficialmente la última de Gran Bretaña; sólo le siguieron bucaneros o piratas. La atención de la corona inglesa se volcó a América del Norte y las Indias Orientales, pero pasando por el Cabo de Buena Esperanza. Así construyeron el famoso Imperio Británico. Antes del periplo de Francis Drake, el interés de establecerse en el estrecho de Magallanes o incluso en la Patagonia fue evidente. Richard Grenville presentó a la reina Isabel un proyecto para establecer asentamientos en las tierras al sur del río de la Plata y Chile. Según su proyecto estas tierras estaban sin ocupar, con grandes posibilidades de aportar tesoros para la corona; es lo que actualmente conocemos como Patagonia. Pero como las relaciones entre ambas coronas estaban muy bien recién fue retomado años después (1577) por Francis Drake cuya intención era llegar al Perú y completó la circunnavegación por las malas condiciones encontradas al pasar por el estrecho de Magallanes.

Se le debe al geógrafo Richard Hakluyt que en 1589 recopiló y publicó informes de los viajes en *Principal Navigations*. No se limitó únicamente al relato sino también a la bitácora, croquis e itinerarios tanto de los navegantes ingleses como los que pudieron conseguir de otras banderas. En esta primera publicación aparecieron sesenta y cuatro navegaciones que concernían al Nuevo Mundo. En 1600 lo publica nuevamente, pero

circumnavigation of the world arriving in England on September 1588. English corsairs went on sailing around the region and contributed information about the area. They would usually capture Spanish pilots, who had more geographical knowledge. Then came John Childley's expedition (1589) that made land at Port Famine, but could not complete the crossing of the strait and returned to England taking the last Spanish survivor of Gamboa's expedition. Then came another expedition under Thomas Cavendish (1591). But he had no good fortune this time. They reached the strait, but storms and a harsh winter made them return. John Davis, captain of one of the vessels, decided to return to Europe after facing many hardships and described some islands that, apparently, were the present Malvinas (this is found in an account by John Jane).

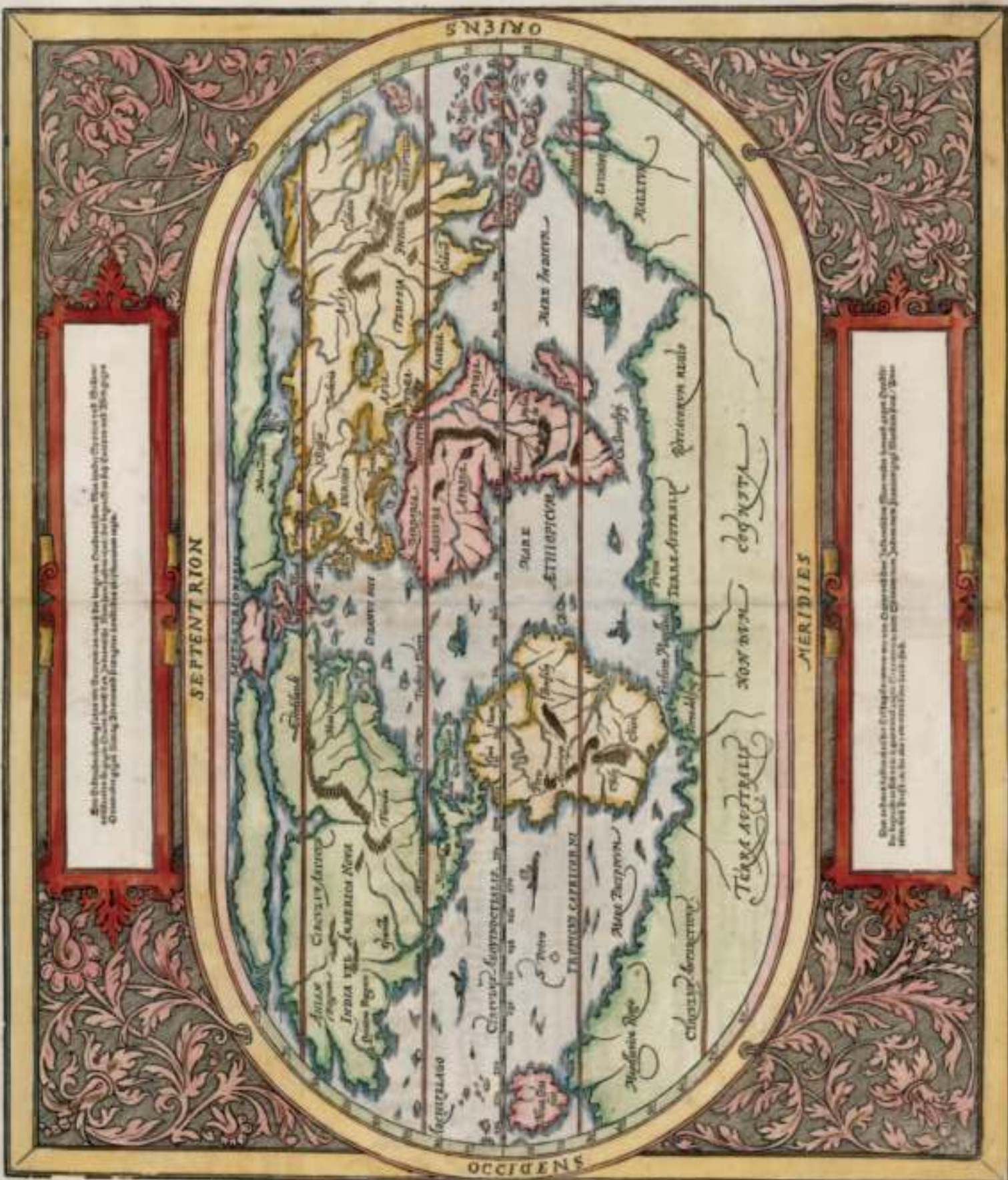
In January 1594, the fleet under Captain Richard Hawkins arrived in the strait. He made an important contribution in exploring the southern shores to discover that it was not a large land mass but an intricate archipelago. He also sailed around Malvinas Islands. He made an account of his experience crossing the strait to reach the South Sea and his captivity in Peru in the book The Observations of Sir Richard Hawkins in his Voyage into the South Sea after his return in 1602. All these voyages turned out to be very positive for the geographical knowledge of Great Britain and resulted in a weakening of Spain.

Hawkins' was officially the last expedition sent by Great Britain. Later only pirates and buccaneers followed. Now the focus of the English crown was on North America and the East Indies, but rounding Cape of Good Hope. This is how they built the

Inv. N° 41 MMU. Publicado en 1598, este Mapamundi de Munster/Petri nos muestra al "Nuevo Mundo". Debe haber sido dibujado por Munster antes de 1552 (falleció ese año). Entre las particularidades que tiene, muestra un paso al norte (noreste y noroeste), que fue redescubierto siglos después. En el sur un gran continente "Terra Australis non Cognita". La separa del continente americano el "Estrecho de Magallanes". Esta era la visión del mundo a fines del 1500.

Inv. N° 41 MMU. Published in 1598, this world map by Münster/Petri shows us the "New World." This must have been drawn by Münster before 1552 (the year of his death). One of the features of this map is a northern passage (northeast and northwest) that was rediscovered centuries later. Further south, this map depicts a large continent, Terra Australis non Cognita. The Strait of Magellan separates this Terra from the American continent. This is how the world was seen in the late 1500s.

Die erst General Tafel die Beschreibung und den Inhalt des gantzen Erdreichs und ders innhaltende.



Die Beschreibung ist von dem Herrn Johann Baptist von Eberhard von Weimar verfaßt, welcher die Weltkarte gezeichnet hat, welche in dem Jahr 1714 in Nürnberg gedruckt ist. Die Karte ist von dem Herrn Johann Baptist von Eberhard von Weimar gezeichnet, welcher die Weltkarte gezeichnet hat, welche in dem Jahr 1714 in Nürnberg gedruckt ist.

Die Weltkarte ist von dem Herrn Johann Baptist von Eberhard von Weimar verfaßt, welcher die Weltkarte gezeichnet hat, welche in dem Jahr 1714 in Nürnberg gedruckt ist. Die Karte ist von dem Herrn Johann Baptist von Eberhard von Weimar gezeichnet, welcher die Weltkarte gezeichnet hat, welche in dem Jahr 1714 in Nürnberg gedruckt ist.

con más de cien narraciones incluyendo la batalla con la Armada Invencible, los viajes a Guayana y los primeros a Asia. Lo sucede el geógrafo Samuel Purchas (también religioso). Cabe destacar que les costaba encontrar información de América del Sur, en especial de la costa del Pacífico, dada la prohibición de su publicación por la Casa de Contratación de Sevilla. También es notable el hecho de la publicación que hiciera Hakluyt en 1580 sobre la importancia de la ocupación británica en el “estrecho” en su libro de 1580: *A Discourse of the Commodity of the taking of the Strait of Magellan*. Sostenía que el estrecho de Magallanes era la llave para dominar las Indias Orientales y Occidentales. Logró publicar hasta la de Sebastián Gaboto en su relevamiento del río de la Plata, dio a conocer al lector inglés como era el Nuevo Mundo y creó la literatura de viajes y expediciones con la que se hiciera tanta fama Inglaterra. Purchas también incorporó África, Asia, Norteamérica y el Caribe. Como una pequeña acotación sobre estas ediciones, se destaca el conocimiento sobre el trato aplicado a los indios por los españoles al publicarse extractos del padre Fray Bartolomé de Las Casas; por supuesto que al ser antiespañoles, estos eran escritos muy subjetivos, pero en definitiva fueron los que formaron la opinión y el conocimiento de los lectores de lengua inglesa.

Para continuar con los ingleses, aunque luego retrocedamos en el tiempo para ocuparnos de los holandeses, en 1669 Narborough y Wood realizaron un viaje comercial hacia la costa de Chile. La misión consistía en comerciar con los naturales del lugar sin entrar en contacto con los españoles. Intentaban llegar a la fuente de las riquezas. Estas instrucciones fueron dadas para todo lo que recorriesen al sur del río de la Plata. El resultado, pobre comercialmente dada la resistencia de los gobernantes, tuvo gran repercusión por el importante relevamiento realizado en el “estrecho”, que se vio reflejado en mapas manuscritos y luego impresos. En 1694 se publicó un relato del viaje: *An Account of Several Late Voyages & Discoveries* que fue, durante largo tiempo, el libro de cabecera de la zona. Fruto de los dos meses y medio que pasó en el “estrecho” entre el viaje de ida y de retorno. Entre los puntos donde recaló

famous British Empire. Before Francis Drake’s voyage, the British were determined to settle down around the Strait of Magellan or even in Patagonia. Richard Grenville submitted a project to Queen Elizabeth to set up settlements south of the Río de la Plata and in Chile. According to his project, this territory was not occupied and enshrined great opportunities to find treasures for the crown – it was what we presently know as Patagonia. But as relationships between the British and Spanish crowns were very good at the time, his project was resumed later (1577) by Francis Drake. He attempted to reach Peru and completed the circumnavigation because of bad weather conditions found on sailing the Strait of Magellan.

The geographer Richard Hakluyt gathered information and published reports on these voyages in Principal Navigations (1589). He included not only the accountings but also the ship’s log, sketches and itineraries from English navigators and from any other nationality he could find. This first publication included sixty-four voyages related to the New World. Hakluyt published a second edition in 1600, but this time with over a hundred accountings including the battle against the Invincible Armada, voyages to Guiana and the first voyages to Asia. He was followed by the geographer Samuel Purchas (also a religious man). It is worth noting that they found it difficult to get information about South America, especially related to the Pacific coast, given the prohibition by the House of Trade in Seville to disclose information. The book A Discourse of the Commodity of the taking of the Strait of Magellan by Hakluyt published in 1580 about the importance of British occupation on the “strait” is also worth of mention. He claimed that the Strait of Magellan was the key to dominate the East and West Indies. He could even include Sebastian Caboto’s voyage with his survey of the Río de la Plata, he made the New World known to English readers, and created travel and expedition literature that made England famous. Purchas also included Africa, Asia, North America, and the Caribbean. These editions had a particular feature – they included passages by Fray (father) Bartolomé de Las Casas on the treatment given to the natives by the Spanish. Of course, as these texts were against Spaniards, they were very subjective, but they still influenced the public opinion and knowledge of English readers.

y realizó estudios importantes tenemos a Puerto Famine o la Punta Arenosa (Sandy Point o Punta Arenas) además de los pasos Inglés y Tortuoso. Fue un trabajo que cubrió temas hidrográficos, geográficos, climatológicos y etnográficos.

En 1689 se hizo a la mar en dirección de la costa chilena la expedición de John Strong. Si bien en ese momento Inglaterra y España eran aliados contra Luis XIV de Francia, la intención era comerciar. Con patente de corso, aparentemente para disimular, las intenciones encubiertas eran otras. Desde capturar tesoros de sus aliados a probar establecer un asentamiento en las islas Juan Fernández por si en el futuro dejasen de ser socios. Aunque un relato del viaje fue escrito con sus observaciones, este pasó casi inadvertido. Los ojos de los navegantes estaban puestos en el pasaje por el Cabo de Hornos evitando las penurias del estrecho de Magallanes. Así fue como al romperse las relaciones entre España e Inglaterra una gran expedición fue enviada al Pacífico (1740). Se trataba de la liderada por George Anson, que tenía como instrucción tomar todo barco enemigo y atacar e incendiar los asentamientos españoles, en especial Lima, el Callao y Panamá. Tenía que tratar de convencer a los naturales de la zona para que se sublevaran contra la autoridad española y la conveniencia de tratar directamente con la corona británica. Luego de esta expedición el interés británico estaba en Asia, Norteamérica y el Caribe, tratando siempre de que los franceses no pudieran ingresar.

Recién en 1806, bajo las órdenes de Robin Crauford, se envió una flota con cuatro mil hombres para tomar Valparaíso, cruzar los Andes y reunirse con las tropas que habían tomado Buenos Aires. Esto no sucedió dada la resistencia de la población de Buenos Aires, pero muestra el verdadero interés de tomar la región sur de América. Es el ya mencionado proyecto de Hakluyt. Al ser rechazados por segunda vez en el intento de invadir Buenos Aires, en 1833 toman las islas Malvinas y con ello logran poseer “la llave de todo el océano Pacífico”; según declaraciones del Almirantazgo. De esa forma podían dominar el paso por el estrecho de Magallanes, el Cabo de Hornos y la recalada para el último descubrimiento: las islas Shetland

Resuming English voyages, before going back in time to deal with the Dutch, Narborough and Wood made a trade trip to the coast of Chile in 1669. Their mission was trading with native peoples without getting in contact with the Spaniards. This was an attempt to get to the source of riches. These were the orders followed concerning any place they would get to south of the Río de la Plata. The outcome, very poor from the trading point of view given the rulers resistance, had a great impact thanks to the significant survey of the “strait,” which was reflected in manuscript maps and, later on, on printed maps. An accounting was published in 1694, An Account of Several Late Voyages & Discoveries to the South and North, which would be the reference for the region for a long time. This book was the result of the two and a half month stay in the “strait” including his way to and back. Among the places where he made land and conducted significant research on, we find Port Famine and Sandy Point (Puerto Hambre and Punta Arenas, respectively), and passages Inglés (English) and Tortuoso (Tortuous). This work included hydrographical, geographical, climatological, and ethnographic aspects.

John Strong’s expedition set sail bound for the Chilean coast in 1689. Though England and Spain were allied against Louis XIV of France, this was a trading attempt. He carried letters of marque, apparently to conceal his real intentions. He was in fact after the treasures of his allies and wanted to set up a settlement on the Juan Fernández islands, in case they were no longer allies in the future. Despite the fact that a travel accounting was written on the basis of his observations, this went practically unnoticed. The eyes of mariners were set on rounding Cape Horn to avoid the hardships of the Strait of Magellan. So, when Spain and England broke off, a large expedition was sent to the Pacific (1740). This expedition was lead by George Anson, who had been instructed to seize any enemy ship and to attack and set on fire any Spanish settlements, especially in Lima, El Callao, and Panama. Anson had to try and convince the natives in the area to rebel against the Spanish authorities and about the convenience to deal with the British crown directly. After this expedition, the British interests shifted toward Asia, North America, and the Caribbean, always trying to keep the French away.

del Sur y la península Antártica con sus riquezas en lobos marinos y ballenas. Es de destacar que en las islas buscaban refugio los barcos loberos norteamericanos e ingleses desde 1770. Mientras tanto Luis Vernet, gobernador argentino de las islas, protestaba y trataba de expulsarlos.

LOS PAÍSES BAJOS.

Retomando con los Estados Generales (Países Bajos), ya vimos como hacia fines del siglo XVI tienen un desempeño clave para el conocimiento de Tierra del Fuego (donde han quedado muchos topónimos holandeses), además del estrecho de Magallanes. Vimos cómo se rebelaron ante España, y con Portugal anexada a la corona ibérica desafiaron a las dos naciones logrando su propósito. Es interesante aclarar que también lo intentaron por el océano Ártico. William Barentsz (holandés) intentó buscar un paso interoceánico por Siberia sin poder lograrlo en tres expediciones realizadas entre 1594 y 1597, cuando muere en el Ártico. Su nombre quedó perpetuado en el mar de Barents. Luego contrataron al inglés Henry Hudson que también hizo notables descubrimientos, aunque sin poder hallar un paso.

Estas expediciones fueron alentadas por comerciantes que estaban en contra del monopolio de la Cía. Unida de las Indias Orientales (VOC), como por ejemplo Isaac Le Maire. Fue uno de los fundadores de la compañía, pero por desacuerdos entre los socios se separó de ella y trató por todos los medios de arrebatarle el monopolio que tenía. Lo hizo tratando de perjudicarla manejando el precio de la venta de especies, haciendo grandes stocks y liquidándolos de repente, logrando que los precios bajen antes de la llegada de alguna flota. También trató de encontrar una ruta alternativa por el Ártico y luego buscó otra por el sur, sin pasar por el estrecho de Magallanes.

Entre 1614 y 1617 se realizó otra expedición holandesa al estrecho de Magallanes al mando de Joris van Spilbergen, de la Compañía Unida de las Indias Orientales. Hasta mayo de 1615 estuvieron realizando relevamientos cartográficos y luego continuaron hacia Oriente, convirtiéndose en el segundo grupo de holandeses en dar la vuelta al mundo. Esta fue la última expedi-

It was not until 1806 that, under the command of Robin Crauford, a fleet with four thousand men was sent to take over Valparaíso, cross the Andes and join the troops that were supposed to have taken Buenos Aires over. This plan finally failed because of the resistance of the people of Buenos Aires, but it shows the real interest in taking over the south of America. This was Hakluyt's project mentioned before. After being expelled from Buenos Aires in their second invasion attempt, the British took over Malvinas Islands in 1833 and so they got the possession of "the key to the entire Pacific Ocean," as the Admiralty claimed. This would enable them to dominate sailing in the Strait of Magellan, Cape Horn, and to make land for the last discovery – the South Shetland islands and the Antarctic Peninsula with their riches in sea lions and whales. It should be said that American and English sea lion hunters (or sealers) had found shelters on these islands as from 1770. Meanwhile, Luis Vernet, Argentine Governor of the Malvinas Islands, put claims against the British and tried to expel them.

THE NETHERLANDS

The States-General (the Netherlands) had a key role in the survey of Tierra del Fuego (many of the names of places are Dutch) and the Strait of Magellan in the late 16th century. We mentioned how the Dutch rebelled against Spain and, with Portugal annexed to the Iberic crown, they challenged these two nations and succeeded. They also made an attempt through the Arctic. The Dutch William Barentsz failed in his attempt to find an interoceanic passage through Siberia with three expeditions between 1594 and 1597, when he died in the Arctic. He was perpetuated in the sea named after him. Later on, the English Henry Hudson was hired and he also made outstanding discoveries, but he could not find a passage.

Inv. N° 50 MMU. También del viaje de Lord Byron nos llega esta lámina (1778, publicada por A. Hoog y Hamilton Moore) de su encuentro con los patagones donde lo vemos junto a una mujer con su niño. Le obsequia a la mujer un collar y una pulsera de cuentas

Inv. N° 50 MMU. This plate, also from Lord Byron's voyage (published by A. Hoog and Hamilton Moore in 1778), depicts him with a Patagon woman and her child. He gave the woman a beads necklace and a bracelet as a present.



A WOMAN and BOY of PATAGONIA in South America, receiving Beads, &c. from COMMODORE (now ADMIRAL) BYRON, — whose Valuable Discoveries in his Celebrated Voyage Round the World (as well as All the Other Modern Discoveries in the Southern & Northern Hemispheres) will be Inserted in this Work.

Rawson del.

White sculp.

ción de esta bandera que llegaría al Pacífico por este paso. Tenían entre otras misiones asolar a los asentamientos españoles y a los buques que encontrasen con dicha bandera, a pesar que en 1609 se había firmado una tregua. También querían consolidar el uso exclusivo de ese paso a Oriente. Esto fue en respuesta de los reclamos que hacían otros comerciantes que pedían permisos para navegarlo.

Veamos un breve comentario de cómo se desarrolló la VOC y el poderío que adquirió. Además de especies comercializó arroz, seda, algodón, porcelana, telas, té, café, azúcar, opio, alcanfor y demás hierbas medicinales. En poco tiempo desde su fundación llegó a tener ciento cincuenta buques mercantes y cuarenta de guerra. Su personal consistía en unos veinte mil hombres de mar y once mil soldados. En sus casi doscientos años de funcionamiento (hasta que quebró en 1799, según dicen por corrupción interna) construyó más de mil seiscientos buques. Luchó contra Portugal y España, sometiendo a las poblaciones nativas que tenían la esperanza de liberarse de los portugueses. Las que no acataban sus normas eran reprimidas brutalmente y llegaron a realizar matanzas de grupos enteros. Entre otras prácticas para mantener altos los precios de especies estratégicas como el clavo de olor y la nuez moscada (que se producían sólo en un par de islas) llegaron a quemar plantaciones enteras. Muy diferente era el caso de la pimienta que se podía obtener de varios lugares, lo que dejaba una ganancia muy inferior.

Volviendo a Isaac Le Maire y su interés de navegar a Oriente, se inclina por buscar un paso nuevo inducido por las publicaciones del informe de Pedro Hernán de Quirós, que entre 1605 y 1606 había navegado por el Pacífico y supuso haber alcanzado la Terra Australis. En realidad llegó a las islas Vanuatu, que él bautizó Australia del Espíritu Santo, tomando posesión de ellas en nombre de Felipe III. Es posible que también se haya enterado sobre la tormenta que llevó a la nave de Drake hasta los 57° Sur, o la de Francisco de Hoces. Incluso la de otros navegantes, como Hernando Lamero de la expedición de Sarmiento de Gamboa: el 21 de enero de 1580, durante una

These expeditions were encouraged by merchants, such as Isaac Le Maire, who resented the monopoly of the United East India Company (VOC). He was a founding partner of the company, but disagreements with other partners made him leave the company and he did everything he could to snatch the monopoly. He did this manipulating the spices price by stocking large quantities and selling his stock all of a sudden, making prices drop just before the arrival of a new shipment. He also tried to find an alternative route through the Arctic, and later tried to find another in the south, avoiding the Strait of Magellan.

Between 1614 and 1617, another Dutch expedition to the Strait of Magellan led by Joris van Spilbergen was organized by the United East India Company. This expedition conducted cartographic surveys until May 1615 and continued east thus becoming the second group of Dutch seamen to circumnavigate the world. This was the last expedition under this flag to get to the Pacific using this passage. Among other missions, this expedition had orders to ravage the Spanish settlements and any ship under the Spanish flag they sailed into, despite the fact that they had signed a truce in 1609. They also intended to consolidate their exclusive use of this passage to the East. This was a response to the claims of other merchants that demanded permits to use it.

Let's see briefly how the VOC developed and how it gained power. Apart from species, the VOC traded rice, silk, cotton, china, fabric, tea, coffee, sugar, opium, camphor, and other medicinal herbs. Shortly after its creation, it managed to own a hundred and fifty merchant ships and forty warships. The VOC was staffed with about twenty thousand seamen and eleven thousand soldiers. Throughout almost two hundred years of operations (it broke down in 1799, apparently because of internal corruption), this company built over one thousand and six hundred ships. The VOC also fought against Portugal and Spain, subjugating native peoples who hoped to set free from the Portuguese. Native groups that did not obey the company's rules were brutally suppressed and there was even killing of whole groups. Among other practices to keep the prices of strategic spices such as clove and nutmeg (which were produced only in a couple of islands) high, they even burned whole plantations. Pepper was a completely different case because it could be obtained in several places, so profits were much lower.

tempestad de viento norte que duró tres días, la nave *San Francisco* al mando de Juan de Villalobos (segundo mando de la escuadra) llegó hasta los 56° S, comprobando que al sur del estrecho de Magallanes sólo hallaban mar abierto y no existía la tierra que los geógrafos dibujaban.

Estos relatos fueron traducidos y comenzaron a ser publicados en distintas ciudades-puertos. La cartografía en general mostraba una gran masa de tierra que comenzaba en el estrecho de Magallanes y se prolongaba hacia el sur (*Terra Australis Incognita*, lo que sería el continente Antártico) salvo el mapa de Jodocus Hondius, *Vera Totius Expeditionis Nauticae* (Inv. N° 125 MMU). En él podemos apreciar la derrota de los navegantes ingleses Francis Drake y Thomas Cavendish. Es importante destacar cómo Drake describió al grupo de islas que se encontraban al sur de del estrecho de Magallanes, y que luego seguía una gran masa de agua.

Así es como se cree que con este mapa y las publicaciones que comenzaron a circular por Amsterdam, Le Maire vio la posibilidad de llegar a Oriente por otro paso.

Los investigadores de la Foundation Netherlands' Cape Horners, como nos lo expresara H. Hazelhoff, piensan que Isaac Le Maire y su hijo Jacobo leyeron la traducción del libro de Pedro Hernán de Quirós que se publicó en 1612. En él se menciona una península de una gran Terra Australis, en realidad las islas New Hebrides. Así en 1614 fundan la nueva empresa para buscar esos territorios del sur y comerciar con ellos. Los relatos de otros navegantes y mapas como el de Hondius les dieron el coraje para comenzar una gran aventura en la exploración de un paso por el sur del estrecho de Magallanes.

Jodocus Hondius nació en Wakken el 14 de octubre de 1563 y falleció en Amsterdam el 12 de febrero de 1612. También era conocido como “de Elder” (algo así como “el viejo”) diferenciándolo de su hijo mayor Jodocus (II), que continuó con el oficio paterno y fue un gran artista, cartógrafo y grabador. Durante un período se publicaron cartas de ambos. A ellos se sumó su segundo hijo Henricus. Luego de la muerte de Jodocus la viuda asoció a Jan Jansson, al cual nombramos en otras

Back to Isaac Le Maire and his interest in sailing bound for the East, he tended to look for a new passage inspired by the publication of a report by Pedro Hernán de Quirós who, between 1605 and 1606, had sailed the Pacific and assumed he had reached Terra Australis. In fact, he had reached the Vanuatu islands, which he named Australia del Espíritu Santo (Australia of the Holy Spirit), and took possession of them in the name of Philip III. He may have heard about the storm that took Drake's vessel down to the 57° of South latitude or about the ship under Francisco de Hoces. He may also have learnt about other navigators, such as Hernando Lamero from Sarmiento de Gamboa's expedition. On January 21, 1580, during a north wind tempest that lasted three days, the vessel San Francisco under Juan de Villalobos (second in command in the squadron) reached the 56° S verifying that south of the Strait of Magellan there was only open sea and no land as geographers used to show on maps.

These accountings were translated and started to be published in different port cities. Cartography in general showed a vast area of land that started at the Strait of Magellan and stretched south (Terra Australis Incognita, which would be the Antarctic Continent) except for the map by Jodocus Hondius, Vera Totius Expeditionis Nauticae (Inv. N° 125 MMU). This map depicts the course of the English seafarers Francis Drake and Thomas Cavendish. It is worth noting the way Drake described the group of islands south of the Strait of Magellan followed by a vast mass of water.

So it is believed that, based on this map and other publications that started to circulate in Amsterdam, Le Maire envisioned the possibility to reach the East using another passage. Researchers with the Foundation Netherlands' Cape Horners, as H. Hazelhoff told us, think that Isaac Le Maire and his son Jacob read the translation of the book by Pedro Hernán de Quirós published in 1612. This volume mentioned a peninsula in a large Terra Australis, the New Hebride islands in fact. Then, they founded a new company in 1614 to search for those southern territories and trade with them. The accountings of other navigators and maps such as Hondius' gave them the courage to start a great adventure exploring a passage south of the Strait of Magellan.

Nº Inv. 125 MMU. Jodocus Hondius, *Vera Totius Expeditionis Nauticae* (Amsterdam [?], c.1595). La versión original mide 12" x 21". La que reproducimos data de 1599. Se trata de un trabajo extremadamente raro de Jodocus Hondius, siendo el mapa más importante que muestra las primeras dos circunnavegaciones de navegantes ingleses (Francis Drake y Thomas Cavendish). Hondius fue el primer fabricante de mapas que dibujó los descubrimientos de Drake en Tierra del Fuego. Presenta la zona como un archipiélago con islas de distintos tamaños, aún cuando esta representación se oponía a la creencia generalizada sobre una gran masa de tierra austral ubicada en ese sitio, la famosa Terra Australis Incognita. La propia duda del realizador (Hondius) queda expresada en la leyenda: "Esas islas en el estrecho de Magallanes fueron puestas por Francis Drake. Pero tanto Thomas Cavendish como los españoles lo contradicen. Debido a fuertes vientos contrarios fue llevado muy al sur perdiendo dos barcos de su flota. Es probable que dada esta situación no investigó la región muy detenidamente". En el mapa se pueden ver cinco grabados de la nave insignia de Drake: la *Golden Hind*, luego llamada *Pelican*. Son los únicos dibujos de esta nave que existen. Después de la expedición el buque quedó por un tiempo en Deptford, sobre el río Tamesis y es allí donde Hondius lo pudo ver.

Hondius pone su atención exclusivamente en esos dos viajes como señala: "desde el momento que nuestro propósito es sólo representar los viajes de Francis Drake y Thomas Cavendish nos parece innecesario describir el interior de la tierra... por lo tanto es suficiente para los lectores el mencionar únicamente los lugares vistos por los navegantes". El especialista Shirley nos hace notar que sólo se conocen siete u ocho ejemplares del mapa de Hondius. Una versión reducida fue publicada en la parte VIII del libro de Theodore de Bry *Grands Voyages* de 1599. (esta es una de esas versiones. Ref: Shirley, *The Mapping of The World*, #188, plate 153, Rarity Index RR; Schilder, *Australia Unveiled*, #15; Fite & Freeman, *A Book of Old Maps*, #27).

Vale la pena resaltar una curiosidad. De este mapa planisferio hay una primera versión que es la que publicamos en este trabajo, pero se conocen otras posteriores. Hondius, después de mudarse a Amsterdam, realizó otros tres mapas interpretando a Drake, imaginando cómo podría ser la zona. Dos de ellos suponen un estrecho con el ancho del Mar del Norte, pero tuvo siempre cierta duda de esta interpretación, dado que el resto de los cartógrafos mostraban una Terra Australis Incognita (continente Antártico) que incluía Tierra del Fuego. El tercer mapa muestra a Zuidland (que sería Terra Incognita - Antártida) más grande, pero conserva un pequeño paso entre Tierra del Fuego y Terra Incognita. Luego, en 1606 y 1607, el holandés también suprimió dicho paso y volvió a la representación tradicional de Tierra del Fuego como parte de Zuidland. Ahora bien: en el diario de Jacobo Le Maire encontramos que cuando se aproximan a la zona escribe sobre este punto y se refiere al paso buscado como "het Zuydergat" (algo así como "El Hueco Meridional"). Esto es aseedado por la Foundation Netherland Cape Horners., de la ciudad de Hoorn.

Inv Nº 125 MMU. *Vera Totius Expeditionis Nauticae* (Possibly Amsterdam, ca.1595), by **Jodocus Hondius**. The original is 12" x 21". The version reproduced here dates from 1599. This is an extremely rare work by Jodocus Hondius, being the most significant map showing the first two circumnavigations by English mariners (Francis Drake y Thomas Cavendish). Hondius was the first map publisher that drew Drake's discoveries in Tierra del Fuego. Hondius depicts the area as an archipelago with islands of various sizes, even when this representation was opposed to the popular belief about a vast area of southern land situated here, the famous Terra Australis Incognita. The author's own doubt is stated in the following caption – "Those islands on the Strait of Magellan were situated by Francis Drake. But both Thomas Cavendish and the Spaniards contradict him. Owing to the strong winds blowing, he was driven far south and lost some of his fleet's ships. Probably because of these circumstances, he could not do a thorough research in the region." The map portrays five engravings of Drake's flagship, the *Golden Hind*, later renamed *Pelican*. These are the only existing drawings of this vessel. After the expedition, this ship stayed for a while at Deptford, on the river Thames, where Hondius had the chance to see her.

Hondius focused exclusively on those two voyages as he states – "as our intention is showing only the voyages of Francis Drake and Thomas Cavendish, we think it is not necessary to describe the interior of the territory... so the readers only need to know the places seen by these navigators." The expert Shirley points out that there are only seven or eight copies available of Hondius' map. A reduced version was published in part VIII of the book by Theodore de Bry, *Grands Voyages*, dated 1599. This is one of those versions. (Ref: Shirley, *The Mapping of The World*, #188, plate 153, Rarity Index RR; Schilder, *Australia Unveiled*, #15; Fite & Freeman, *A Book of Old Maps*, #27).

There is a curiosity worth noting. There is a first version of this world map that we are publishing here, but there are later versions. After moving to Amsterdam, Hondius drew another three maps interpreting Drake's accountings to imagine how the area could be. Two of them assume a strait as wide as the North Sea, but Hondius was always in doubt about this interpretation, given the fact that the rest of cartographers showed a Terra Australis Incognita (the Antarctic continent) that included Tierra del Fuego. The third map shows a larger Zuidland (which would be Terra Incognita, Antarctica), but keeps a small passage between Tierra del Fuego and Terra Incognita. Later, in 1606 and 1607, the Dutch author also left out this passage and returned to the traditional representation of Tierra del Fuego as part of Zuidland. Now Jacob Le Maire's journal states that, when they approached this area, he wrote an entry about this referring to the passage they were searching for as het Zuydergat (which roughly means "The Southern Hollow"). This is what the Foundation Netherlands Cape Horners, based in Hoorn, claims.

publicaciones muy famosas, y continuaron con el establecimiento en Amsterdam.

Jodocus “el Viejo” se educó en Gantes. Fue un buen maestro en la confección de globos terráqueos e instrumental de medición. En 1584 se mudó a Londres debido a las persecuciones religiosas. Allí continuó con su oficio, y al ser también artista realizó varios retratos de Francis Drake y su nave insignia “*Golden Hind*”; que son las imágenes que nos llegaron hasta la actualidad. Fue uno de los primeros marinistas, digamos un fotógrafo de barcos y su entorno (puede ser en puerto o navegando). Varias de sus obras están en la *National Gallery*. Ya en Amsterdam retomó la cartografía de Mercator comprándole a su viuda las placas originales. Junto con su hijo y Jansson editaron varias veces un Atlas que fue traducido a todos los idiomas de Europa y al turco. Figurando sólo como editor, le dio el crédito a Mercator, pero había treinta y seis mapas propios sumados a los comprados. A estos mapas se los conocieron como “Mercator/Hondius series”.

Lo cierto es que Isaac Le Maire se asocia con Willem Schouten, un marino con gran experiencia que ya había navegado a Oriente. En 1614 fundan la “Compañía Austral” (“*Zuid Compagnie*”) y solicitan al gobernante de los Estados Generales, Mauritius van Nassau, permiso para explorar nuevas tierras refiriéndose a la nueva Terra Australis hallada por Quirós. Buscaron inversores y compraron dos buques: el *Eendracht* (Unión), de 350 toneladas y unos 40 metros de eslora y el *Hoorn*, en honor de la ciudad que los viera partir, que tenía solo 110 toneladas de desplazamiento y unos 25 metros de eslora.

Con una tripulación reducida -65 hombres el *Eendracht* y 22 hombres el *Hoorn*- estaban comandados por William Schouten y Jan Schouten (hermano menor), respectivamente. Embarcó Jacob Le Maire, hijo de Isaac, como presidente de la compañía, y varios comerciantes con sus ayudantes. Llevaban plata y oro para comprar especias, además de artículos diversos para trueque u obsequio como cuchillos, cuentas de vidrio, etc. El 16 de mayo de 1615 zarparon del puerto de Hoorn previendo recalar en Inglaterra para cubrir algunos puestos en la tripulación. Luego

Jodocus Hondius was born in Wakken on October 14, 1563, and died in Amsterdam on February 12, 1612. He was also known as “the Elder,” to tell him apart from his elder son Jodocus II, who followed his father’s trade and became a great artist, cartographer, and engraver. There was a period when both of them published charts. Hondius second son, Hericus, also joined the trade. After their father’s death, his widow became partners with Jan Jansson, whom we mentioned related to other very famous publications, and they continued the business in Amsterdam.

Jodocus “the Elder” studied in Gantes. He was a master in making globes and measuring instruments. In 1584, he moved to London because he was persecuted for his religious ideas. He was one of the first mariner painters, a sort of photographer of ships and their environment (either moored at the port or sailing). Several of his works are on exhibit at the National Gallery. Back in Amsterdam, he resumed Mercator’s cartography by buying his original sheets from his widow. Together with his son and Jansson, they published several editions of an Atlas that was translated into all languages spoken in Europe and to Turkish. He was only the publisher thus giving credit to Mercator, but the publication included thirty six maps of his own apart from the ones he had purchased. These maps were known as “Mercator/Hondius series.”

The fact is that Isaac Le Maire associated with Willem Schouten, a long-experienced mariner who had already sailed to the East. In 1614, they founded the Zuid Compagnie (South Company) and asked the governor of the States-General, Mauritius van Nassau, for a permit to explore the new territories found by Quirós known as the new Terra Australis. They found investors and bought two ships – the 350-ton and 40-meter long Eendracht (Union), and the Hoorn, in honor to the city from which they departed, which was only 100 tons of displacement and about 25 meters long.

With a small crew (65 men aboard the Eendracht and 22 men on the Hoorn), they were under the command of William Schouten and Jan Schouten (younger brother), respectively. Jacob Le Maire, son of Isaac, embarked as president of the company joining several merchants and their assistants. They took with them silver and gold to buy spices, apart from various articles for bartering or giving presents such as

continuaron hacia Cabo Verde con idea de seguir directo a Puerto Deseado, donde llegaron el 7 de diciembre. En su estadía en el lugar acumularon agua potable y se reabastecieron de víveres frescos como carne de lobo marino, pingüinos y huevos de aves. Trataron de evitar el contacto con los patagones, aunque notaron sus fuegos y su posible cercanía. La única referencia concreta fue el encuentro de una tumba con un esqueleto de “10 a 11 pies”, es decir de unos 3 metros de altura, lo cual contribuyó a la mística de los indios gigantes.

Lamentablemente en este puerto pierden al *Hoorn*. Mientras estaban carenándolo (maniobra de limpieza y arreglo del fondo e impermeabilización con alquitrán) se les prende fuego, quemándose totalmente la nave. Así es que continúan viaje sólo con el *Eendracht* el 13 de enero de 1616. Con proa al sur pasaron cerca de las islas Sebalinas y luego de atravesar la latitud del estrecho de Magallanes comenzaron a buscar ir hacia el Pacífico. Al divisar tierra viraron hacia el sudeste, hasta que con gran alivio encontraron un paso hacia el sur entre dos cordones montañosos. Llamaron *Mauritius Landt* al que daba a occidente y *Staten Landt* (Tierra de los Estados) al que estaba al este. El paso fue bautizado *Straet Le Maire* (estrecho Le Maire) en honor del impulsor de su empresa. Pasaron varios años hasta que se pudo determinar que la *Staten Landt* era una isla, creyéndose todo ese tiempo que se trataba de una península de la *Terra Australis Incognita*.

Continuando hacia el sur, con vientos contrarios, pasaron por un grupo de islas a las que llamaron *Barnevelts Eylanden* (actuales islas Barnevelt), por el gobernador de la provincia de Holanda, Johan van Oldenbarnevelt. El mismo 29 de enero continuaron navegando hacia el sudoeste diviso una última montaña que bautizaron *Kaap Hoorn* (actual Cabo de Hornos). Como luego de pasarlo sólo tuvieron agua por delante creyeron que se trataba de un cabo en el extremo sur de Tierra del Fuego y no de una isla. El nombre dado fue en homenaje a la ciudad-puerto que los viera partir y donde se formó la compañía. Estos descubrimientos se vieron volcados a la cartografía en cuanto arribaron a Holanda. Aunque únicamente

Continúa

knives, glass beads, etc. On May 16, 1615, they set sail from the port of Hoorn with the idea of making land in England to find more members for the crew. They sailed on bound for Cape Green intending to sail straight for Port Desire, where they arrived on December 7. During their stay at Port Desire, they replenished with drinking water and fresh food, such as sea lion and penguin meat, and bird eggs. They tried to avoid contact with Patagons, though they noticed their fires and possible closeness. The only true reference was the finding of a grave with a “10 to 11 feet” (3 meters high) skeleton, which contributed to the mystic of giant natives.

Unfortunately, the Hoorn was lost at this port. While careening the hull (a manoeuvre for cleaning and fixing the botton and then making it waterproof with tar), she set on fire and burnt down completely. So they sailed on aboard the Eendracht on January 13, 1616. Heading south, they sailed near the Sebalidine islands and, after sailing past the latitude corresponding to the Strait of Magellan, they started to look for the Pacific. On sighting land, they turned southeast until they were relieved to find a passage to the south between two mountain ranges. They named Mauritius Landt the land on the west and Staten Landt (State’s Land) the land on the east. The passage was called Straet Le Maire (Le Maire Strait) in honor to the promoter of this enterprise. It was not until some years later that Staten Landt was determined to be an island, and not a peninsula of Terra Australis Incognita as it was believed for some time.

Sailing further south, with head winds, they sailed past a group of islands they called Barnevelts Eylanden (present Barnevelt islands) after the governor of the province of Holland, Johan van Oldenbarnevelt. On January 29, they sailed on southwest and made out a last mountain they named Kaap Hoorn (present Cape Horn). As after this cape all they could see was water ahead, they thought it was a cape at the south tip of Tierra del Fuego, and not an island. This name was in homage to the port city from which they departed and where the company had been created. Their discoverings were shown in the cartography as soon as they returned to Holland. But only William Schouten managed to return, as his brother and Jacob Le Maire died during the voyage. Still, Schouten came back as a prisoner, because they did not believe

Continue



INV N° 86 MMU. De 1575 vemos este interesante mapa de América. Es de Otelius, Abraham y se titula *Americae Sive Novi Orbis. Nova Descriptio*. Vemos que Tierra del Fuego forma parte de una gran masa de tierra que incluye a Nueva Guinea.

INV N° 86 MMU. This is an interesting map of America dated 1575. It is by Abraham Ortelius and is entitled *Americae Sive Novi Orbis, Nova Descriptio*. We can see Tierra del Fuego is part of a vast land including New Guinea.

Inv. N° 38 MMU. Publicado en 1641 se trata del continente americano. Se publicó por primera vez en 1618. Vale la pena compararlo con el que vimos de 1575. Realizado por Henrico Hontius, se denominó *America noviter Delineata*. Con una forma más aceptable que el anterior, podemos ver que figura el estrecho de Magallanes y el estrecho de LeMaire que suponían separaba Tierra del Fuego de "Terra Incognita". Se puede ver en un recuadro lo que imaginaban era el continente antártico.

Inv. N° 38 MMU. Published in 1641, this depicts the American continent. It was published in 1618 for the first time. It is worth comparing it with the other we saw dated 1575. Drawn by Henricus Hontius, it was called *America Noviter Delineata*. With a better shape than the previous one, we can see the outline of the Strait of Magellan and the Le Maire Strait that was assumed to separate Tierra del Fuego from Terra Incognita. In the box, we can see what they imagined was the Antarctic continent.





EUROPA

OCEANUS

ATLANTICUS

MARE DEL NORT

MARE DEL ZUR

NORT

OCEANUS

ZUR

PERUVIANUS

MARE PACIFICUM

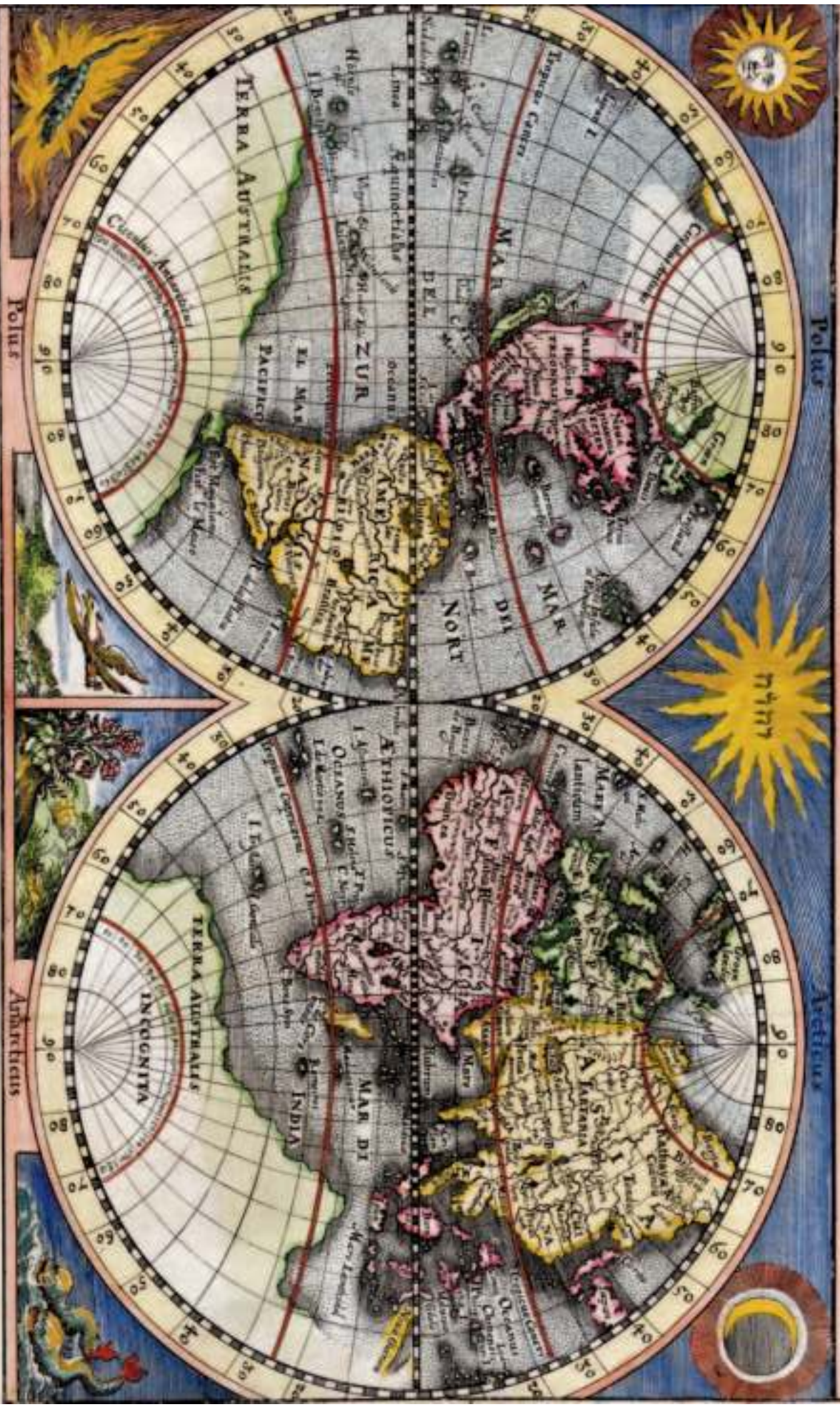
CUM

TERRA INCOGNITA

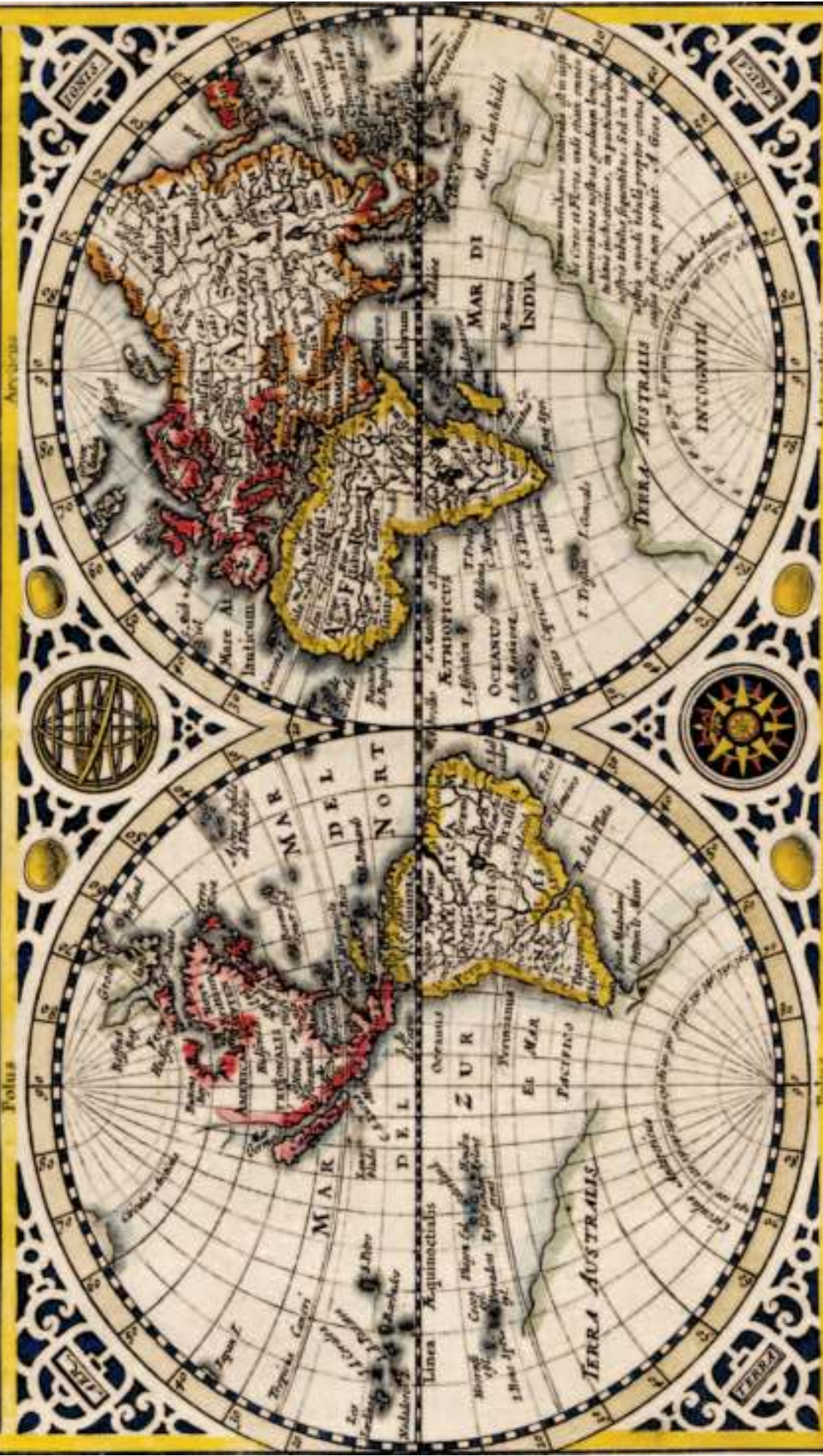
AMERICA
noviter delineata

TERRA
INCOGNITA
MARIS INCOGNITI

TYPUS ORBIS TERRARUM



TYPUS ORBIS TERRARUM



Exiguam vasti qui Terrarum officis Orbis
 Effigiem, egregy pictum opus Artificis

Te potius mirare ipsum, simulacra videbis
 In te Orbis duplicis, parvus et Orbis eris.

DESCRIPCIÓN DEL FRETO DE MAGELLAN.





Inv. N° 39 MMU. Mapamundi de Jan Jansson, publicado en 1628. Vemos como está representado el continente antártico con “Terra Australis Incognita”. Figuran el estrecho de Magallanes y el de Le Maire sin completar el dibujo de Tierra del Fuego. Esto indica

que es posterior a 1616. El Pacífico se vislumbra recién con los primeros contactos.

Inv. N° 39 MMU. World map by Jan Jansson published in 1628. We can see the Antarctic continent depicted as Terra Australis Incognita. This map shows the Strait of Magellan and Le Maire Strait, but the drawing of Tierra del Fuego is incomplete, which points to the fact that it is dated after 1616. The Pacific was not glimpsed until the first contacts with natives in Panama took place.



Inv. N° 40 MMU. Mapamundi de 1695 (circa). *Tipus Orbis Terrarum*. Podemos apreciar la magnitud que se le daba al continente Antártico -sin trazos de Australia y California como una isla-. Al pie los cuatro elementos. El agua representada

por un par de monstruos marinos; la tierra por una planta; el aire por el Ave Phoenix y el fuego por un dragón. En la parte superior el sol y la luna y la palabra Jehová, en hebreo.

Inv. N° 40 MMU. World map (ca. 1695). Tipus Orbis Terrarum. We can see the importance given to the Antarctic continent (no strokes for Australia; California is depicted as an island). At the bottom, the four elements. Water is represented by a couple of sea monsters, ground by a plant, air by the Phoenix, and fire by a dragon. At the top, the sun and the moon, and the word Jehovah in Hebrew.



Un raro mapa del tan buscado estrecho de Magallanes es el que nos llega de 1615 (Inv. N° 81 MMU). Fue realizado poco tiempo antes que se conozca la insularidad de Tierra del Fuego. Imaginémosnos si

tuviéramos que guiáramos por mapas como el *Fretum Magellanicum* de Pieter van der Keere. Decorado con unos aborígenes de aspecto dantesco, no debería dar ganas tratar de navegarlo. Por un lado vemos Patagonium Regio y enfrente Terra del Fuego.

A rare map of the so longed for Strait of Magellan is this one dated 1615 (Inv. N° 81 MMU). It was published short before the insularity of Tierra del Fuego was determined. Let's imagine how things would be if we had to guide ourselves by maps such as the Fretum Magellanicum by Pieter van den Keere. Portraying some natives with a Dantesque appearance, this would discourage many mariners. On the one side, we can see Patagonium Regio and Terra del Fuego on the opposite side.



Tal vez una de las cartas más interesantes y raras del extremo austral de América es la Inv. N° 01 MMU. *Chica sive Patagonica et Australis Terra* (1597), de Cornelis Wytliet. Es conocido como uno de los primeros mapas de Antártida. Es muy original, y está dividido en dos

partes: la parte superior con la tierra que rodea el estrecho de Magallanes, y en la parte inferior la “Australis Terre” (Tierra el Fuego) que se convierte en el continente antártico en una proyección polar. En esta parte inferior vemos la cercanía de “Terra Incognita” con Sudáfrica, Nueva Guinea y Sumatra. Entre los detalles que lo destacan está la nao *Victoria* entrando al estrecho, y un mar muy bien trabajado en el grabado. Es de “Descriptionis Ptolemaicas Augmentum” de la ciudad Louvain.

Maybe one of the most interesting and rare charts of the south tip of America is Inv. N° 1 MMU. Chica sive Patagonica et Australis Terra (1597) by Cornelis Wytliet. This is known as one of the first maps of Antarctica. This is very original and is divided into two parts – the top shows the land surrounding the Strait of Magellan and the bottom depicts Australis Terre (Tierra el Fuego) that turns into the Antarctic continent in a polar projection. At this bottom part, we can see the closeness of Terra Incognita with South Africa, New Guinea, and Sumatra. Among the distinguishing details, we find the vessel Victoria sailing into the strait and very nicely engraved sea waters. It appeared on Descriptionis Ptolemaicae Augmentum published in Louvain. Offici dolut maximus earcim excerae pre, occus aut etur? Ceped quas eossimus.

Inv. N° 32 MMU: mapa de 1780, editado en París por M. Bonne hidrógrafo de la Marina. En el *Extremité Méridionale de L'Amérique*, podemos ver reflejados muchos de los relevamientos realizados en la expedición de James Cook que trajo tanto adelanto en el conocimiento de Tierra del Fuego. Hasta esta parte de la derrota, realizada en 1774 cuando pasa un tiempo cerca del Cabo de Hornos, y toma contacto con los nómadas canoeros, el pueblo yamana. La misma carta trae cuarterones como el del estrecho de Le Maire; bahía Buen Suceso, islas de Año Nuevo y su puerto en Isla de los Estados. También hay un cuarterón del canal de Noel (Natividad) y el puerto de Natividad donde pasó navidad cerca del Cabo de Hornos.

Inv. N° 32 MMU: Map dated 1780 published in Paris by the Navy hydrographer M. Bonne. On Extremité Méridionale de L'Amérique, we can appreciate the knowledge from the surveys made by the expedition under James Cook, which contributed a lot of information about Tierra del Fuego. This map even includes the part of the route he sailed in 1774, when the expedition spent some time near Cape Horn and made contact with the nomad canoeists, the Yamana natives. The same chart includes harbor charts such as on the Le Maire strait, Buen Suceso bay, Año Nuevo islands and his harbor on Isla de los Estados. There is also a harbor chart on the Noel (or Natividad) channel and the harbor Natividad, where Cook spent Christmas near Cape Horn.

DESCUBRIMIENTO: CARTOGRAFÍA Y GRABADOS DE LA REGIÓN DE TIERRA DEL FUEGO

DISCOVERY: CARTOGRAPHY AND ENGRAVINGS SHOWING THE REGION OF TIERRA DEL FUEGO

En esta época la cartografía era esencialmente manuscrita. La imprenta ya hacía mapas generales, pero los nuevos descubrimientos se iban pasando en forma manuscrita entre los pilotos (a modo de cuarterones o carta de detalle o de recalada). La imprenta los iba incorporando pero en forma un poco más simbólica. También entraba en juego la imaginación, dado que se suplía con ella todo lo que no se podía ver pero se podía sospechar en algunos casos, y en otros era fantasía pura. Así es que convivieron los manuscritos y los impresos por largo tiempo. Después veremos cómo a una cartografía general impresa se le agregan en pequeño las bahías y puertos naturales (por ejemplo en el Mapa N° 32 Inv. MMU).

A la forma del extremo austral se la representaba en algunos casos de manera casi cónica, mientras que en otros era prácticamente un rectángulo. Tierra del Fuego aparecía como un gran continente (Terra Australis Incognita) que incluiría al Polo Sur, a pesar de que ya varios navegantes, desde Las Hoces, señalaron que al sur del paralelo 57 se acababa la Tierra. Hacia fines del 1500 aparecen dibujadas en la parte sur oeste del estrecho de Magallanes un número grande de islas que más que un relevamiento concreto es para dar la idea del tortuoso lugar. También aparecen representadas muchas islas a lo largo de la costa de Chile hasta la gran isla de Chiloé.

Existe un mapa de 1595 atribuido a Jodocus Hondius que muestra una gran extensión de agua entre Tierra del Fuego y el Continente Austral. ¿Habrà llegado a manos de Le Maire?

In this period, cartography was basically manuscript. General maps were already printed, but recent discoveries were circulated among pilots in manuscripts (as harbor charts, pilot charts, or landing charts). The printing press started to publish maps but in a more symbolic way. Imagination also had a role in maps to compensate for everything that explorers could not see, but could suspect in some cases and it was pure fantasy in others. So manuscript and printed maps coexisted for a long time. We will later deal with printed general cartography to which details of bays and harbors in a small size were added (for example, in Inv. N° 32 MMU).

The south tip of the American continent was represented in some cases as a conic shape, while on other cases it was practically rectangular. Tierra del Fuego was portrayed as a large continent (Terra Australis Incognita) including the South Pole, despite the fact that several navigators, starting with Las Hoces, pointed out that the Earth ended south of parallel 57. By the late 1500s, a large number of islands are drawn southwest of the Strait of Magellan. But this was to give an idea of the tortuous area rather than an actual survey. Many islands are also represented along the shores of Chile up to the large island Chiloé.

There is a map dated 1595 attributed to Jodocus Hondius that shows a large stretch of water between Tierra del Fuego and the South Continent. Did this get to Le Maire's hands?

Inv. N° 32 MMU



arriba William Schouten, dado que su hermano y Jacob Le Maire mueren en el viaje. De cualquier forma este regresa en calidad de preso, ya que no le creyeron que habían encontrado otro paso, y el director de la VOC supuso que habían utilizado el estrecho de Magallanes. Así es como confiscan al *Eendracht* con todo su contenido, incluidos diarios de navegación y cartas náuticas. Se inició un juicio que ganaron Le Maire y Schouten, pero recién en 1622 recibiendo todo lo confiscado más una indemnización por parte de la VOC. Se los autoriza a navegar por el “Le Maire”, al igual que a la recién creada “Compañía de las Indias Occidentales” (WIC). De cualquier forma este descubrimiento cambió las rutas de navegación y la ruta del Cabo de Hornos fue la utilizada hasta la era de los vapores y la apertura del canal de Panamá (1914).

Con el descubrimiento del “estrecho” también apareció en la cartografía una “Tierra de los Fuegos” que para muchos cartógrafos era darles la razón a los antiguos griegos que sostenían que un gran continente debía existir en el sur para mantener la tierra balanceada. Así se dibujó durante más de un siglo un súper continente con el nombre de “Terra Australis Incognita”. En muchos casos se continuó dibujándolo a pesar que en 1616 la expedición holandesa de Schouten y Le Maire, demostraron que esa masa de tierra no existía.

REACCIÓN ANTE EL DESCUBRIMIENTO DEL NUEVO PASO

Así quedaba descubierto e inaugurado un nuevo paso que rápidamente reemplazó al anterior. De esta expedición quedaron muchos topónimos como el de la isla de los Estados (Staten Landt), las islas Barnevelt; Mauritius Landt (por el príncipe de Orange-Nassau), ahora conocida como península Mitre (nombre dado por Julio Popper), el estrecho de Le Maire y el Kaap Hoorn (Cabo de Hornos).

La corona española decidió corroborar dicho descubrimiento con una flota de dos carabelas al mando de los hermanos Nodal (Bartolomé y Gonzalo). La *Santa María del Buen Suceso* y *Nuestra Señora de Atocha* partieron en 1618 desde Lisboa. Eran de la partida los pilotos Jan de Witte y Va-

he had found another passage, and the director of the VOC assumed he had used the Strait of Magellan. So the Eendracht was seized with all her contents, including logbooks and nautical charts. Le Maire and Schouten went on a trial and they won. But it was not until 1622 that they received the seized properties back and a compensation from the VOC. They were allowed to sail along the “Le Maire,” the same as the newly created United West India Company (West-Indische Compagnie, WIC). Anyway, this discovery changed the navigation routes and the route rounding Cape Hoorn was used until the era of steamers and the opening of the Panama Canal in 1914.

With the discovery of the “strait,” the cartography also showed a “Land of Fire” that, for many cartographers, implied admitting that the ancient Greek were right when they claimed that a large continent in the south should exist to keep the Earth balanced. Then a vast continent by the name of Terra Australis Incognita was drawn for over one century. In many cases, this continued to appear on maps despite the fact that the Dutch expedition by Schouten and Le Maire in 1616 proved that area of land did not exist.

IMPACT OF THE DISCOVERY OF A NEW PASSAGE

A new passage was thus inaugurated and quickly replaced the previous one. This expedition named many places, such as Staten Landt (Isla de los Estados), the Barnevelt islands, Mauritius Landt (after the Orange-Nassau prince), nowadays known as Península Mitre (name given by Julius Popper), the Le Maire Strait, and Kaap Hoorn (Cape Horn or Cabo de Hornos).

The Spanish crown decided to verify this discovery using a fleet with two caravels commanded by the brothers Bartolomé and Gonzalo Nodal. The Santa María del Buen Suceso and the Nuestra Señora de Atocha set sail from Lisbon in 1618. The pilots Jan de Witte and Valentin Janseen, from Schouten’s expedition, took part as well as the Pilot Major Diego Ramírez de Arellano.

They called at Rio de Janeiro, where the caravels’ freeboard was raised before sailing on to recognise the coasts of Patagonia landing at Puerto Deseado (Port Desire). They recognized the western entrance of the “strait” and touched San Sebastián bay in Tierra del

lentin Janseen, de la expedición de Schouten, y como piloto mayor Diego Ramírez de Arellano.

Hicieron escala en Río de Janeiro donde levantaron el francobordo de las carabelas para luego reconocer la costa patagónica recalando en Puerto Deseado. Reconocieron la entrada occidental al “estrecho” y tocaron la bahía de San Sebastián en Tierra del Fuego, de la cual creyeron que se trataba de la boca de un canal, y así quedó plasmada en mucha de la cartografía de la época.

Luego de hacer una escala en la bahía de Buen Suceso, donde tomaron contacto en forma amigable con los habitantes del lugar, continuaron la navegación pasando por el Cap Hoorn y cabo San Idelfonso. Descubrieron las islas Diego Ramírez, y costeano Tierra del Fuego dieron con la boca occidental del “estrecho” que cruzaron sin contratiempos. De esta forma regresaron a Europa habiendo realizado la primera circunnavegación a Tierra del Fuego, demostrando su insularidad y la pérdida de la importancia estratégica que se le había dado al estrecho de Magallanes. Todo en menos de un año, y con la pérdida de un solo hombre.

Estos últimos dos viajes hicieron un gran aporte al conocimiento geográfico de la región, que se reflejó en la cartografía. Siempre existieron fantasías de aquello que no se podía explicar, y es así como la isla de los Estados fue tomada como parte de ese supercontinente Antártico. En realidad forma parte de un arco montañoso submarino que vuelve a emerger en la península Antártica.

También de estos viajes se puede ver la influencia en las cartas náuticas o mapas que se iban editando.

Generalmente los editores-cartógrafos se hacían eco de los relatos pero también introducían canales o más islas que luego, en otra expedición, alguien exploraría o no. Lo mismo sucedía con la recreación de la imagen y costumbres de los pueblos originarios que iban encontrando. Esto ocurría con la altura de los patagones, los refugios y vestimentas de los fueguinos y las famosas canoas, que podían parecerse a una góndola veneciana o a una canoa de cualquier otra parte del mundo. Es interesante resaltar que en los viajes de exploración encarados hacia el 1700 dibujantes o acuarelistas

Fuego. They thought this bay was the mouth of a channel and so it was depicted in many charts at the time.

After calling at Buen Suceso bay, where they had a friendly contact with its inhabitants, they sailed on past Cap Hoorn and cape San Idelfonso. They discovered the island Diego Ramírez, and sailing along the shores of Tierra del Fuego found the western mouth of the “strait,” which they crossed without incident. This expedition returned to Europe having circumnavigated Tierra del Fuego for the first time, which proved its insularity. Besides, the Strait of Magellan would no longer have the strategic significance it had been attributed. All this happened in less than a year and only one man was lost.

These last two voyages contributed a lot to the geographical knowledge of the region, which was reflected in charts. There has always been fantasy around the unexplained, so Isla de los Estados was assumed to be part of that Antarctic supercontinent. In fact, the island is part of a mountainous submarine arch that reemerges in the Antarctic Peninsula.

These voyages also had an impact on the nautical charts or maps published later.

In general, the publisher-cartographers reflected the accountings of sailors, but they also introduced channels or more islands that subsequent expeditions would explore or not. The same happened with the recreation of the appearance and habits of native peoples explorers met. This happened with the height of Patagons, the shelters and costumes of the Fuegian and the famous canoes that could resemble either Venetian gondolas or canoes from any other part of the world. It is worth noting that explorations around 1700s included draftsmen or watercolorists as part of the scientific staff. Luckily, in some cases photographers were also included later. The magic of color was still in the hands of plastic artists. So now we have a wide variety of engravings that help us complement the information from the accountings and their interpretation. On many occasions, these provided very significant additional data. For example, we found the following when we engaged in the first reconstruction of a Yamana bark canoe based on ethnohistorical data (1989). Some engravings showed bark sewn together at some cracks. This reflects these canoes were fragile and how their builders used to repair them. There were different versions

integraban el staff científico. Luego los sucedieron los fotógrafos y, en varios casos por suerte, se convocaban a ambos. La magia del color seguía en las manos de los artistas plásticos. Hoy poseemos una gran variedad de grabados que nos ayudan a complementar la información de los relatos y de su interpretación. Muchas veces se obtenían datos adicionales muy importantes. Comentando, a modo de ejemplo, un caso que nos sucedió cuando hicimos la primera reconstrucción de una canoa de corteza yamana en base a datos etno históricos (1989). En algunos grabados veíamos cómo la corteza estaba cosida (unida) en algunas rajaduras. Eso nos hablaba de su fragilidad y la solución que habían encontrado sus constructores. Este tema difería de los comentarios de otros viajeros que decían de la sustitución de la faja entera de corteza. Son dos trabajos muy diferentes por su dedicación y momento de la extracción de la corteza, que los limitaría sólo a la primavera y el verano. Por otra parte gracias a este dato pudimos “coser” las rajaduras que se nos iban presentando durante el uso con tiento de cuero de lobo marino.

Antes de continuar con los viajes de exploradores holandeses, aparentemente existió uno contemporáneo al de los hermanos Nodal. Son varios los autores que tratan un tema difícil de desentrañar sin contar con documentación directa. Se trata el viaje de Juan de More o Morel, del cual participaba como piloto o como comandante el piloto flamenco Pedro de Letre. Elabora un mapa donde figura una boca de un río o canal que se puede tomar por el canal Beagle. En el mismo anotó sus observaciones, donde se refiere a él como un gran río con tres islas al sur.

Como luego costó la parte occidental de Tierra del Fuego, al encontrarse con otro curso importante de agua pudo haber deducido que en realidad ese río era un gran canal. Esto recién en 1830 se confirmó. Resumiendo, su mapa muestra la boca oriental del canal Beagle y aparentemente la boca del brazo sur oeste del canal. Son simples suposiciones, pero parten de un mapa que lo muestra y son varios los historiadores que creen que ese mapa tuvo origen en ese misterioso viaje. Podemos verlo en los mapas Inv. MMU N° 019, 024 y 025.

about this point. Other travelers said natives used to replace the whole piece of bark. These solutions are very different because of time required and the timing for bark extraction, which would limit repairs to spring and summer time. On the other hand, thanks to this piece of information, we could sew the cracks our canoe experimented with sea lion leather thong.

Before resuming our account about Dutch explorers, we will mention another supposed voyage that would have been contemporary to the Nodal brothers'. Several authors deal with this topic, but it is difficult to determine for certain without having direct documents. It involves a voyage led by Juan de More (or Morel) that included the Flemish pilot Pedro de Letre acting as pilot or commander. He drew a map showing a river or channel mouth that can be interpreted as the Beagle Channel. De Letre annotated this map with his observations mentioning this channel as a large river with three islands to the south.

As he later sailed along the western coast of Tierra del Fuego, when finding another important course, he could have deduced that his river was in fact a channel. It was not until 1830 that this was confirmed. Summing up, his map shows the eastern mouth of the Beagle Channel and, apparently, the mouth corresponding to the southwestern arm of the channel. These are mere assumptions, but they are based on a map that shows this and some historians believe this map resulted from that mysterious voyage. We can appreciate this on maps Inv. MMU N° 19, 24, and 25.

Several printed maps take this information about De Letre's two mouths and reproduce it. But there is one dated 1622, known as Map of the Pacific Ocean, by Hessel Gerritsz, which depicts an actual channel. That is, the two mouths suggested by pilot Pedro de Letre are joined. But everybody wonders where did he get this information from? Was this a product of his imagination?

BACK WITH THE STATES-GENERAL

When the truce with Spain was over, Holland started to prepare a large military fleet to make incursions into the Pacific. As the Spanish army was financed with gold and silver from Peru, the Dutch wanted to destroy or invade this Spanish colony. The first expedition (1623-1626) was jointly organized by the United East India Company (VOC) and the

Varios mapas impresos toman el dato de las dos embocaduras de Letre y las publican. Pero hay uno de 1622, conocido como *Mapa del Pacífico*, de Hessel Gerritsz, que plasma un canal real. Es decir, une esas dos bocas que insinúa el piloto Pedro de Letre. La pregunta que se hacen todos es de dónde obtuvo la información o si ayudó la imaginación...

CONTINUANDO CON LOS ESTADOS HOLANDESES

Finalizada la tregua con España, Holanda comienza a preparar una gran flota bélica para incursionar en el Pacífico. Como el ejército español se sostenía con oro y plata proveniente del Perú, querían destruir o invadir esta colonia hispana. La primera expedición (1623-1626) zarpó organizada por la Compañía Unida de las Indias Orientales conjuntamente con los Estados Generales de los Países Bajos. Alistaron once buques de gran porte, en los que además de sus tripulantes (alrededor de mil) eran de la partida unos seiscientos hombres de guerra, entre soldados y oficiales. La artillería era de doscientos noventa cañones, y todo estaba bajo el mando del Almirante Jacobus L'Hermite, siendo Vicealmirante Geen Huygen Schapenham y el piloto Jan Janssen Valentin, que había navegado con los hermanos Nodal. Llegaron a la zona de Tierra del Fuego en febrero de 1623 permaneciendo un mes, durante el cual recorrieron las aguas internas de una parte del archipiélago. Su nombre quedó en la isla L'Hermite, muy buscada por los navegantes a vela dado que da excelente protección para llegar al Cabo de Hornos. Así bautizó a la enorme bahía Nassau, las islas Evout, Terhalten (actual isla Lennox) y Vauverlandt; el paso Goore (entre las islas Lennox y Navarino), parte de las costas de la isla Hoste en las bahías Orange y Schapenham y la de Windhond (actual seno Grandi) en la isla Navarino.

Entre los puntos importantes para el futuro de la región se destaca el contacto que hicieron en al menos tres oportunidades con los yamana. El del 23 de febrero, en la isla Hoste, diecinueve hombres bajaron a tierra desarmados. Los dos sobrevivientes contaron cómo fueron atacados con hondas, muriendo diecisiete hombres. A doce

Netherlands States-General. They prepared eleven very large ships including a crew of about one thousand men and six hundred soldiers and officers. They had two hundred and ninety cannons. The mission was commanded by Admiral Jacobus L'Hermite with Geen Huygen Schapenham as the Vice Admiral and Jan Janssen Valentin, who had sailed with the Nodal brothers, as pilot. They reached the area of Tierra del Fuego in February 1623 and stayed for a month sailing around interior waters in an area of the archipelago. L'Hermite is remembered thanks to an island named after him, an island which sailing navigators always search for because it provides excellent shelter to get to Cape Horn. So L'Hermite named the large Nassau bay, the Evout islands, Terhalten (present Lennox island), Vauverlandt, the Goore passage (between Lennox and Navarino islands), part of the coasts of Hoste island at Orange and Schapenham bays and Windhond bay (present Grandi) on Navarino island.

Among the relevant aspects for the development of the region, we can mention the Dutch contact with the Yamana on at least three occasions. On February 23, nineteen unarmed men disembarked on Hoste Island. The two survivors gave an account of how they were attacked with slings that killed seventeen men. The survivors believed that twelve of them had been taken to be eaten. The Dutch tried to find their mates, but they failed. This encounter made Europeans think all natives in the area were "warlike cannibals." This was an additional reason to try to sail past the area without making land. L'Hermite's fleet one-month stay in Tierra del Fuego made many contributions, but it was not until some years later (1658) that they started to be reflected on cartography with the Tabula Magellanica by Joannes Janssonius. Among the unsupported information sailors spread creating new expectations, we find the idea that Tierra del Fuego was made up of several islands separated by channels that would allow reaching the Mar Del Zur (South Sea) avoiding Cape Horn. Let's keep in mind that they wished to check if Le Maire and Schouten's theory, added to the information provided by the Nodal brothers, was right. At that time, Le Maire's Magellanic Company and the United East India Company were on a trial.

But this theory also had an impact because of the natives issue and the advice to sail further south of Cape Horn to avoid westerly winds (the region

se los llevaron para comérselos; según lo que ellos creyeron. Aunque fueron en su búsqueda no los volvieron a ver. Este suceso convirtió a todos los indios de la zona en “belicosos-caníbales”. Otro motivo más para tratar de pasar la región sin recalar. Este mes de estaba de la flota de L’Hermitte en Tierra del Fuego realizó muchos aportes, aunque recién comenzaron a ser volcados en la cartografía unos años después (1658) en la *Tabula Magallanica* de Ioannes Janssonius. Entre los datos que afirmaban sin ser corroborados y abrían nuevas expectativas, estaba el concepto de que Tierra del Fuego estaba compuesta por varias islas separadas por canales y que permitirían llegar al “Mar Del Zur” sin enfrentar el Cabo de Hornos. Pensemos que también querían comprobar si lo dicho por Le Maire y Schouten era cierto, además de lo aportado por los hermanos Nodal. En ese momento se estaba desarrollando el juicio entre la Cía. Magallánica de Le Maire contra la Cía. de las Indias Orientales.

Pero también tuvo su repercusión por los pueblos originarios, y las recomendaciones de navegar mucho más al sur del Cabo de Hornos para tratar de evitar los vientos del oeste (en general evitar la región) y pasar lo más rápidamente posible. El religioso Pervost describió a los yamana y cómo los diferenciaba a un grupo de otro; además afirmó que eran más cercanos a los animales que a los humanos. Schapenham describió muy bien la canoa de corteza, y temas como la pintura corporal, color de la piel, estatura, cabellos, dientes, figura, vestimenta, chozas, armas, arpones y religión entre otros ítems. Sobre la canoa, además de su forma de góndola describe su construcción y la longitud que variaba de 10 a 16 pies. Este es el famoso informe de Schapenham que pasó casi desapercibido con respecto al de Fitz Roy, aunque realizado 206 años antes y publicado en 1626 dentro del diario de a bordo de la *Amsterdam*, nave insignia de la Flota Nasávica.

Pasaron varios años y nuevamente apareció una expedición holandesa en 1643 comandada por Hendrick Brouwer para la Cía. de las Indias Occidentales conjuntamente con los Estados Generales de los Países Bajos. Se trataba una flota

as a whole) and sail past as quickly as possible. The religious Pervost described the Yamana and how he could tell them apart from the other native group. He also claimed that they were closer to animals than to human beings. Schapenham wonderfully described aspects of this ethnic group such as their bark canoe, body painting, skin color, height, hair, teeth, built, costume, huts, weapons, harpoons, and religion, among other topics. About the canoe, apart from the gondola shape, he describes its building and length being between 10 and 16 feet. This is the famous Schapenham’s report that passed almost unnoticed compared to Fitz Roy’s, even when published two hundred and six years before and published in 1626 with the logbook of the Amsterdam, the flagship of the Nassau Fleet.

Some years later, another Dutch expedition under the command of Hendrick Brouwer was organized jointly by the West India Company and the States-General of the Netherlands. It was a three-ship fleet that departed from Texel in 1642 and arrived on Tierra del Fuego in 1643. John Maurice of Nassau, Governor of the Dutch possessions in Brazil based in Pernambuco, supported the expedition with another two ships, soldiers, officers, and food supplies. They put together a good conquering fleet aimed at Chile. Their goal was to encourage a rebellion of natives in the south of Chile against the Spaniards’ oppression aiming at setting up a Dutch base in the area. So the fleet arrived in Chiloé and Valdivia. In Chiloé, they found a strong Spanish resistance and few natives. Admiral Hendrik Broker died there of some disease. The fleet sailed on to Valdivia, where they found a rundown town occupied by a large number of natives. They tried to establish a new town (Brouwershaven, after the deceased Admiral), but they were rejected by the natives. They could not rejoin with the rest of the fleet either, especially with the supplier ship that never showed up again. The Admiral’s death and the loss of the ship made the expedition sail back to its departure port in Pernambuco.

Let’s now focus on one of this fleet’s discoveries on their way to Chile – the meeting point in Tierra del Fuego was San Valentín bay (present Buen Suceso bay). The ships made land there one by one, except for the “jacht” Dolphyn van Hoorn (scouting vessel). Before entering the bay, she sailed on the north side of Isla de los Estados up to its eastern end. A

de tres navíos que partió de Texel en 1642. Juan Mauricio de Nassau, Gobernador en Pernambuco de las posesiones holandesas en Brasil la apoyó con otros dos buques, soldados, oficiales y víveres. Armaron una buena flota conquistadora que tenía la mira en Chile. El objetivo era alentar un alzamiento de los indios en el sur de Chile contra la opresión de los españoles y así poder poner una base holandesa en la zona. Así llegaron a Chiloé y Valdivia. En Chiloé encontraron una gran resistencia española y pocos indígenas. Allí murió por enfermedad el Almirante Hendrik Broker. Continuaron a Valdivia, donde encontraron una ciudad en ruinas ocupada por una gran cantidad de indígenas. Intentaron fundar una nueva ciudad (Brouwershaven, en honor al Almirante fallecido) pero sufrieron el rechazo de los indígenas. Tampoco pudieron reunirse con parte de la flota, especialmente con el buque de reabastecimiento que no volvió a aparecer. Eso y la muerte del Almirante los hizo regresar a Pernambuco, su puerto de salida.

Pero veamos uno de sus descubrimientos en el viaje de ida: el punto de reunión en Tierra del Fuego era la bahía San Valentín (actualmente conocida como Buen Suceso). Allí fueron recalando las naves, sólo que el “jacht” *Dolphyn van Hoorn* (scouting vessel), antes de ingresar a la bahía, navegó por el lado norte de la isla de los Estados hasta su extremo oriental. Una tormenta lo llevó cerca de las islas Malvinas, regresando luego rumbo a la isla de los Estados. De esta forma establecieron su insularidad y descartaron que esta tierra pueda ser parte de la Terra Australis Incognita (Antártida). Lo que no se sabe es por qué presumieron la existencia real de Terra Australis Incognita y que se encontraba más hacia el este, separada de la “Staten Landt” por un estrecho que nombraron “Brouwer Straat” y al mar que la rodeaba el “Brouwer Zee”. De esta forma un nuevo paso al Pacífico quedaba demostrado por el este de la isla de los Estados. Existen algunos mapas que reflejan esta porción de tierra totalmente figurativa. Lo podemos ver por ejemplo en los mapas Inv. MMU. N° 021 y 017 (ver “Patagonia y su cartografía antigua”).

Como vimos, la expedición continuó por Chiloé y Valdivia regresando a Pernambuco al

storm drove her near the Malvinas Islands and then she resumed her course to Isla de los Estados. This is how the Dutch established the insular nature of this land and ruled out the idea that it was part of Terra Australis Incognita (Antarctica). What we don't know is why they assumed the real existence of Terra Australis Incognita and the fact that it was situated further east, separated from Staten Landt (Isla de los Estados) by a strait they named Brouwer Straat and surrounded by a sea they called Brouwer Zee. Then, it was proved that there was a new way to the Pacific sailing east of Isla de los Estados. There are some maps that portray this completely figurative piece of land. We can see this, for example, on maps Inv. N° 21 and 17 MMU (see “Patagonia and antique cartography”).

As we mentioned above, the expedition sailed on to Chiloé and Valdivia to return to Pernambuco the following year having had a good navigation. But conquering and trading goals were not met. The final report detailed the problems with local authorities and the difficulty to address natives directly because they would not trust the European's intentions.

DEVELOPMENT OF CARTOGRAPHY, PRINTED MAPS, AND THE MARINISTS

These expeditions made significant contributions to the knowledge of Tierra del Fuego. And, most of all, Holland was in the vanguard publishing printed maps of the region by 1600. Amsterdam was the center of artists, merchants and engraving houses that published these printed maps. This city was also the center of marinist art. They were not so afraid of disclosing knowledge having a negative impact on their interests. They were totally opposed to keep strict secret about their discoveries as the Spaniards used to do. This is clearly shown in the maps we reproduce in the present work.

The publishing houses that printed them belonged to families that passed down their heritage from one generation to the next. One of the most prominent was the Mercators – acquired by Joost van Hondt (or Jodocus Hondius), passed down to Jan Janssonius (up to 1661) and later managed by his sons in law. We mention this as an example because there are several engravings from this family in the present work. Among the most renowned printers was the Blaeu family and Willem J. Blaeu was appointed official printer by the East

año siguiente de su salida, en una buena navegación. Pero no tuvo mayor éxito en cuanto a sus planes de conquista y comercio, en especial con el informe final sobre los problemas a enfrentar con las autoridades locales y la dificultad de tratar directamente con los naturales de la región que no confiaban en las intenciones de los europeos.

AVANCE DE LA CARTOGRAFÍA SU IMPRESIÓN Y LOS MARINISTAS.

Estas expediciones realizaron valiosos aportes para el conocimiento de Tierra del Fuego y lo más importante es que Holanda, en el 1600, llevaba la vanguardia en la publicación de mapas impresos de la región. Amsterdam era el centro de la actividad donde se nucleaban artistas, comerciantes y casas que grababan y producían estos impresos; como así también lo fue en el “Arte Marino”. No temían tanto a que la divulgación les jugara en contra a sus intereses. En su forma de pensar eran totalmente opuestos a guardar celosamente el secreto de lo que descubrían como lo hacían los españoles. Esto se puede apreciar en los mapas que reproducimos en esta obra, que lo demuestran claramente.

Las casas que los imprimían eran familias que traspasaban el acervo de una a otra generación. Entre las principales estaba la heredera de la familia Mercator: Joost van Hondt (o Jodocus Hondius) que luego pasó a Jan Janssonius (hasta 1661) y más tarde lo sucedieron sus yernos. Nombramos este caso dado que hay varios grabados de esta familia en el presente trabajo y sólo a modo de ejemplo.

Entre los más prestigiosos impresores estaba la familia Blaeu de la cual Willem J. Blaeu fue designado por la Compañía de las Indias Orientales como el fabricante oficial. Fueron al menos una docena de familias que estaban en el oficio y traspasaron sus grabados a sus descendientes a lo largo del siglo XVII. Es por este motivo que en un alto porcentaje los mapas de la región austral de Tierra del Fuego tengan esa procedencia. Analizándolos se puede observar que hay impresiones idénticas en distintos idiomas.

Es importante destacar que todo este acervo fue muy codiciado por los británicos. Es así como

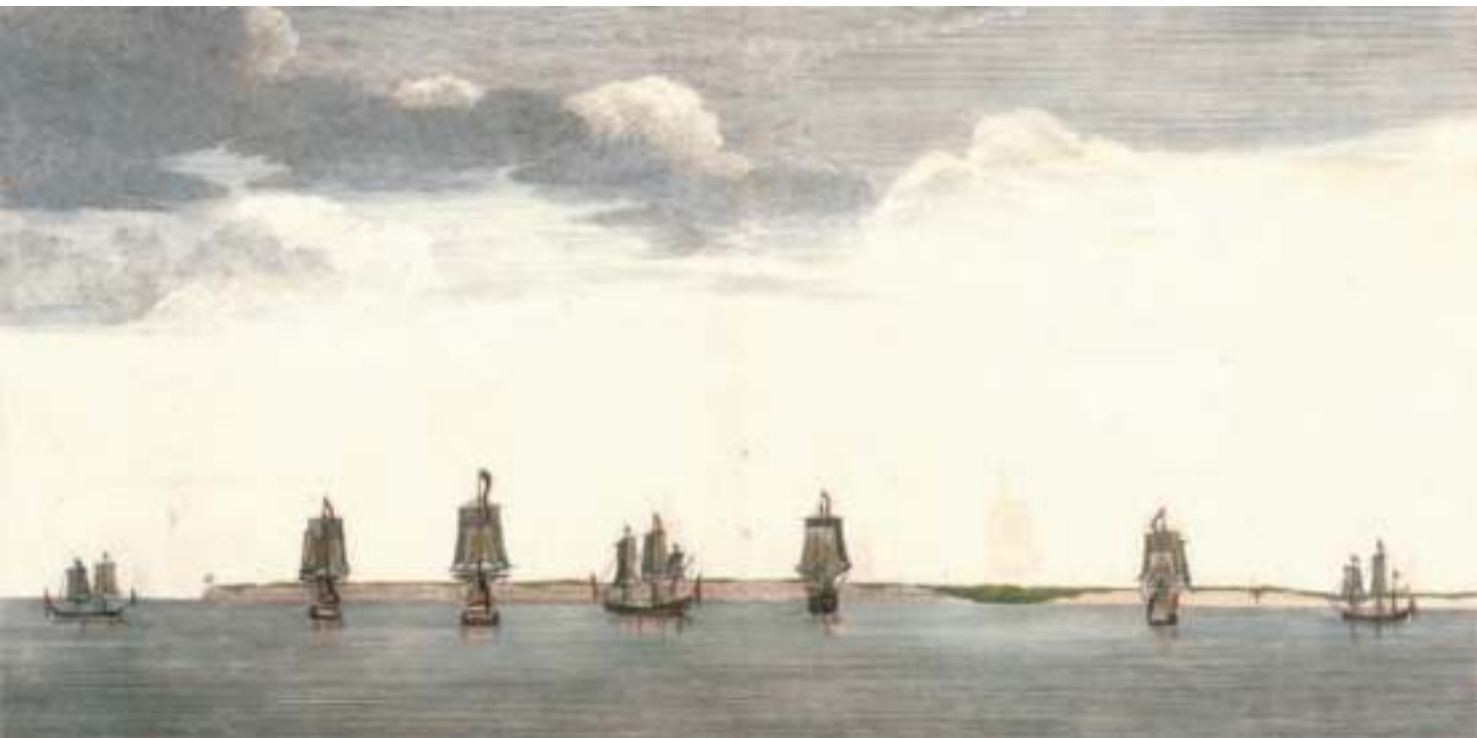
India Company. There were at least a dozen families in this trade and they passed down their engravings to their descendants throughout the 17th century. This is why most of the maps of the southern region of Tierra del Fuego come from this source. If we examine the maps, we will see there are identical printings in different languages.

It is worth noting that this heritage was coveted by the British. So they started to buy any engraving they would come across. They also tempted the marinerist painters of Holland. These artists embarked and painted naval battles first hand, the different kinds of vessels, and their way of sailing. So the Marinerists were born out of the need of rulers to learn about the developments of the war at sea and the kind of ships other nations used. Of course, they would also capture vessels to study them and learn their secrets. This is why many would rather make vessels sink when defeat was near to avoid them being seized by enemy nations.

During the second half of the 17th century, Paris emerges as a center of nautical charts printing. The printing house founded by Sanson gained fame quickly and remained in the business even after his great-grandson. As we can appreciate in this volume, there were other houses such as Nicolas de Fer's. Many of the maps published are based on Dutch engravings or were drawn again. The focus was on ornamenting the cartouche (the area with the names and other information such as distance units) and the margins leaving the interior as clean as possible. The same happened with the English prints, many of which were from the Dutch engravings or drawings based on them (John Ogilby, Montanus Ogilby, and Moses Pitt, among the most famous). During the 18th century, Paris took the lead in the printing of nautical charts followed by England and Spain.

France became interested in Tierra del Fuego as from 1696, when there was an attempt by Jean-Baptiste de Gennes to cross the strait with a squadron of six ships owned by the crown. This corsair from St. Malo was supported by King Louis XIV, who was at war with Spain. They intended to smuggle with the merchants of the Viceroyalty of Alto Peru, but bad weather conditions made them fail.

Soon after this, a famous filibuster explored the strait for six months (from June 24, 1699 to January 21, 1700). This was Gouin de Beauchesne. He made



fueron comprando cuanto grabado les estaba a su alcance. También tentaron a los pintores marinistas que tenía Holanda. Estos se embarcaban y pintaban en forma directa las batallas navales, los distintos tipos de embarcaciones y cómo navegaban. Así nacieron los “Marinistas”: por la necesidad de los gobernantes de conocer el desarrollo de la guerra en el mar y el tipo de embarcación que usaban las otras naciones. Por supuesto que también se utilizaba la captura de naves para estudiarlas y conocer sus secretos. Así muchos preferían hundirlas, cuando veían que se acercaba una derrota, a dejarlas caer en manos de naciones enemigas.

En la segunda mitad del siglo XVII aparece París en el escenario de impresiones cartográficas. Rápidamente se hace famosa la casa fundada por Sanson, que prolongaría su existencia más allá de la dirección de su bisnieto. Como se puede ver en esta publicación existieron otras casas como Nicolas de Fer. Muchos de los mapas que se publican están basados en los grabados holandeses o redibujados. Se hacía hincapié en adornar las cartelas (donde van los nombres y otros datos como unidades de distancia) y los márgenes; es posible ver la diferencia en la limpieza interna. Otro tanto sucedió con las impresiones inglesas, que muchas eran los grabados holandeses o dibujos

Inv. N° 113 MMU. *Mary at the north entrance of Magellans Streights*. Expedición George Anson-Byron 1748. Grabado de Johan Sebastian Müller.

Inv. N° 113 MMU. *Mary at the north entrance of Magellans Streights*. Expedición George Anson-Byron 1748. Author: Johan Sebastian Müller.

surveys of bays and channels and, on several occasions, he met natives on canoes. He described them as “very ignorant people who live by hunting and fishing and not useful to obtain information about harbors, passages, or anchoring places.” He hoped to find locals who could teach him the secrets of the region and act as pilots. The situation was completely different almost two centuries later with the Yamana. These natives helped the wreckers from French ships and assisted the Scientific Mission to Cape Horn (1882-1883). It is thought that this was a consequence of the positive influence of the Anglican Mission. Even the English log in the late 1800 mentioned that natives around cape San Diego (Le Maire strait), Cape Horn and Brecknock peninsula (on the Pacific coast) were reliable and helped by guiding sailors up to the Mission in Ushuaia, or they could even point the best places to hunt sea lions or good anchoring places (comment by Captain Low, commander of the Aleona). These testimonies are completely different from those of Fitz Roy, who insinuated cannibalistic behaviors (1832).

basados en ellos (John Ogilby, Montanus Ogilby y Moses Pitt entre los más famosos). Durante el siglo XVIII París lidera la impresión de cartas náuticas, seguida por Inglaterra y España.

Francia comenzó a interesarse en Tierra del Fuego a partir de 1696, con la tentativa de Jean-Baptiste de Gennes de atravesar el estrecho con una escuadra de seis navíos de la corona. Este corsario de St Maló estaba apoyado por el Rey Luis XIV que se encontraba en guerra con España. La intención era contrabandear con los comerciantes del Virreinato del Alto Perú, pero las malas condiciones climáticas frustraron el intento.

Poco tiempo después un famoso filibustero explora el estrecho durante seis meses (desde el 24 de junio de 1699 al 21 de enero de 1700). Se trata de Gouin de Beauchesne. Realiza levantamientos de bahías y canales, y en varias oportunidades se topa con indios en canoas a los que define como “*muy ignorantes que viven de la caza y de la pesca y que no son útiles para obtener información de puertos, pasos o lugares de fondeo*”. Tenía la esperanza de encontrar lugareños que le enseñasen los secretos de la región o actuaran como prácticos. Una situación muy diferente se produjo con el yamana casi dos siglos después. Estos ayudaron a naufragos de buques franceses y colaboraron con los de la Misión Científica al Cabo de Hornos en 1882/83; se estima que fue la acción positiva de la Misión Anglicana. Hasta en el derrotero inglés de fines del 800 advertía que los indígenas entre cabo San Diego (estrecho de Le Maire), el cabo de Hornos y la península Brecknock (costa del Pacífico) eran confiables y ayudaban guiando a los navegantes hasta la Misión en Ushuaia, o incluso a los mejores lugares para cazar lobos marinos o hacia buenos fondeaderos (comentario del Capitán Low del *Aleona*). Son testimonios muy diferentes a los realizados por Fitz Roy que insinuaba actos de canibalismo (1832).

Las expediciones francesas contribuyeron mucho a la información del estrecho de Magallanes, lo que se vio reflejado en la cartografía que se imprimía en París, en ese momento, el centro más importante de Europa. La respuesta de las naciones rivales no tardó en llegar, aunque España comenzó a quedar rezagada.

The French expeditions contributed a lot of information on the Strait of Magellan, which was reflected on the cartography printed in Paris, the most important center in Europe at the time. The reply from rival nations came soon, but Spain started to fall behind.

England renewed its presence with two important exploration voyages led by John Byron (1764) and the British Wallis and Carteret (1766) later. These expeditions had the aim of making hidrographic surveys in the Strait of Magellan, as Antoine de Bougainville's in 1766.

An excellent log published in 1788 gave fame to the expedition headed by Antonio de Córdoba with the frigate Santa María de la Cabeza. This voyage was published in Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata S. M. Santa María de la Cabeza (Accounting of the Last Voyage to the Strait of Magellan on the frigate S. M. Santa María de la Cabeza) in 1785-1786. The publication included an appendix about 1788 and 1798 and extracts about the previous voyages. This work included observations about the inhabitants, climate, and natural resources of the region. In the bibliography section of this volume, the reader will find the complete reference of this book, which is worth reading. In his “log” or “accounting,” we can read a phrase by Sarmiento de Gamboa that shows to what extent there was an interest in good information about the strait and how difficult sailing there was – “if the ones that sailed around here before had been diligent enough to prepare logs and warn with good illustrations and true descriptions... because the ones popularly available until now are harmful, damaging and would put a thousand navies at risk and would make the consistent and spirited discoverers suspicious preventing them from further operations.” (Pedro Sarmiento de Gamboa, Viaje al Magallanes, Madrid, p. 279.) Oddly enough, his works were kept strictly secret for over two hundred years even for his country men.

As for Tierra del Fuego, references after the Dutch are only found with the two times the great English sailor James Cook made land there. This happened in 1769, when he sailed from Buen Suceso bay up to Cape Horn naming Nueva Island, and in 1774 when he sailed into from the Pacific. He made contact with the native nomad canoeists and carried out interesting ethnographic and botanical research. See map Inv. N° 32 MMU (published in Paris in 1780) at “Discov-



Es así como Inglaterra renueva su presencia con dos importantes viajes de exploración realizados por John Byron 1764 y luego los británicos Wallis y Carteret en 1766. Estas expediciones estaban orientadas a realizar relevamientos hidrográficos en el estrecho de Magallanes, tal como hizo Antonio Bougainville en 1766.

Un excelente derrotero publicado en 1788 hizo famosa a la expedición realizada por Antonio de Córdoba con la fragata Santa María de la Cabeza, que se vio reflejada en la obra *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata S. M. Santa María de la Cabeza* en los años 1785 y 1786 y el apéndice de 1788 y 1789, además de extractos de los anteriores. También traía observaciones de sus habitantes, clima y recursos naturales. En la bibliografía está el nombre y vale la pena leerlo. En su “derrotero” o *Relación del Viaje*, podemos leer una frase de Sarmiento de Gamboa que muestra el grado de interés que existía por tener buena información del estrecho y lo difícil que

Inv. N° 83 MMU. *Oue des Indiens de la Terre de Feu* (1778), del viaje de James Cook.

Inv. N° 83 MMU. *Oue des Indiens de la Terre de Feu* (1778), from James Cook's voyage.

ery: cartography and engravings showing the region of Tierra del Fuego”.

These explorations were more extensive than the previous ones because mariners had better measuring equipments, which enabled them to locate with greater accuracy the coordinates of places such as Cape Horn, which had been wrongly located since its discovery by Schouten. The crews also included scientists and draftsmen who reflected the hydrographical surveys on quite accurate charts and made drawings of the natives they found. Other expeditions to America include the one headed by Antonio Malaspina who, commissioned by the Spanish crown, made an extensive survey of the American coast that took him four years. Both on his way to and back, he rounded Cape Horn.

era su navegación: "Y todo se excusará si los que por aquí antes pasaron hubieran sido diligentes en hacer Derroteros y avisar con buenas figuras y descripciones ciertas, porque las que hicieron que hasta agora hay y andan vulgarmente, son perjudiciales, dañosas, que harán peligrar a mil Armadas si se rigen por ellas, y harán desconfiar a los muy animosos y constantes Descubridores, no procurando hacer otra Diligencia." (Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viaje al Magallanes*, impreso en Madrid, p. 279). Paradójicamente sus trabajos fueron guardados en el máximo secreto durante casi doscientos años, aún para sus connacionales.

En cuanto a Tierra del Fuego, sólo reaparece después de los holandeses en las dos recaladas del gran navegante inglés James Cook. Estas fueron en 1769, cuando recorrió desde bahía de Buen Suceso hasta el Cabo de Hornos bautizando a la isla Nueva, y en 1774 que ingresó desde el Pacífico. Tomó contacto con los nómades canoeros realizando interesantes trabajos etnográficos y también botánicos. Ver Mapa Inv. N° 32 MMU (edición de París, 1780) en "Descubrimiento: cartografía y grabados de la región de Tierra del Fuego.

Estas exploraciones eran más completas que las anteriores ya que poseían mejores equipos de medición, logrando ubicar con mayor precisión las coordenadas de sitios como el Cabo de Hornos, que estaba con errores desde el descubrimiento por parte de Schouten. También llevaban científicos y dibujantes que iban volcando los relevamientos hidrográficos en cartas bastante precisas, y también dibujos de los naturales que encontraban. Completando las expediciones a América estuvo la de Antonio Malaspina, que bajo la corona española hizo un amplio estudio de la costa americana que le llevó cuatro años. Tanto en el viaje de ida como en el de retorno pasó por el sur del Cabo de Hornos.

Retomando la cartografía de Tierra del Fuego, encontramos que la región más estudiada con mapas muy cercanos a la realidad pertenece a la zona del estrecho de Magallanes, pero en su margen norte (en especial las del viaje de John Narbrough). La margen sur del estrecho con el resto de la región de Tierra del Fuego quedó relegada hasta 1826, con los excelentes estudios hidrográficos de Phillip Parker King y Fitz Roy. Esto también se debe al

Resuming cartography on Tierra del Fuego, we find that the most studied area with very true-to-life maps corresponds to the Strait of Magellan, but the northern shore only (especially from John Narbrough's voyage). The southern area of the Straits and the rest of the Tierra del Fuego region was left behind until 1826, when Phillip Parker King and Fitz Roy conducted outstanding hydrographical studies. This is due to the extreme secrecy kept by Spain that did not disclose the expeditions under Ladrillero and Gamboa, especially the part related to the southern coast of Chile.

An expedition between 1822 and 1824 explored the Fuegian archipelago more deeply following in part the steps of the celebrated sailor James Cook, but their mission was finding new land for sea lion hunting (sealskin). This expedition was under James Weddell, who reached the furthest south latitude at the time – 214 miles further south than James Cook's expedition. Related to the present work, he had the merit to sail into Nassau Bay and meet the Yamana natives. He even bought a bark canoe about 3.5-meter (11.5-feet) long from them, which he used because he had lost his own emergency boat. We used his accounting for the first reconstruction of a Yamana bark canoe in 1989. (See The Yamana Canoe. The Marine Tradition of the Aborigines of Tierra del Fuego. First

En una de las primeras cartas de 1633, Inv. N° 63 MMU, tenemos el *Freti Magellanici ac Novi Freti Vulgo le Maire exactissima delineato*, realizado por Henricus Hondius. El título nos indica a las claras el pensamiento. Podríamos decir que lo importante para la mentalidad europea y especialmente el comercio era el paso hacia las Indias Orientales por el estrecho de Magallanes y luego por el "Nuevo Estrecho" al que le llamaban el de "Le Maire". Interpretamos que Tierra del Fuego era un obstáculo. Vemos en este mapa que la costa de Tierra del Fuego está punteada y en color amarillo, indicando que se presumía que era de esa forma. La escala está en millas gálicas y germánicas. Monstruos marinos rodean la zona (ballenas). Ya llaman la atención las "pingini avis" y aparece un grabado de un pingüino.

In one of the first charts dated 1633 (Inv. N° 63 MMU), we find the Freti Magellanici ac Novi Freti Vulgo le Maire exactissima delineato, by Henricus Hondius. The title clearly shows the ideas behind. We could say that the important thing for the European mind, and trade in particular, was the passage to the East Indies along the Strait of Magellan and, later, along the "New Strait" they called "Le Maire." We understand that Tierra del Fuego was seen as an obstacle. This map shows that the coast of Tierra del Fuego is dotted in yellow, which indicates that its shape was assumed. The scale is expressed in Gallic or German miles. Sea monsters (whales) surround the area. The pingini avis start to draw attention and there is an engraving showing a penguin.

MAR DEL

NORTE

Fretum Magellanico



Ad Mare Tropicum australem
per mare ad mare per mare
Ad Mare Tropicum australem
per mare ad mare per mare

MAR

DEL

NOVUM

MARE

AUSTRALE

Scythia
1. Locus ubi dicitur
2. Locus ubi dicitur
3. Locus ubi dicitur
4. Locus ubi dicitur
5. Locus ubi dicitur
6. Locus ubi dicitur
7. Locus ubi dicitur
8. Locus ubi dicitur
9. Locus ubi dicitur
10. Locus ubi dicitur

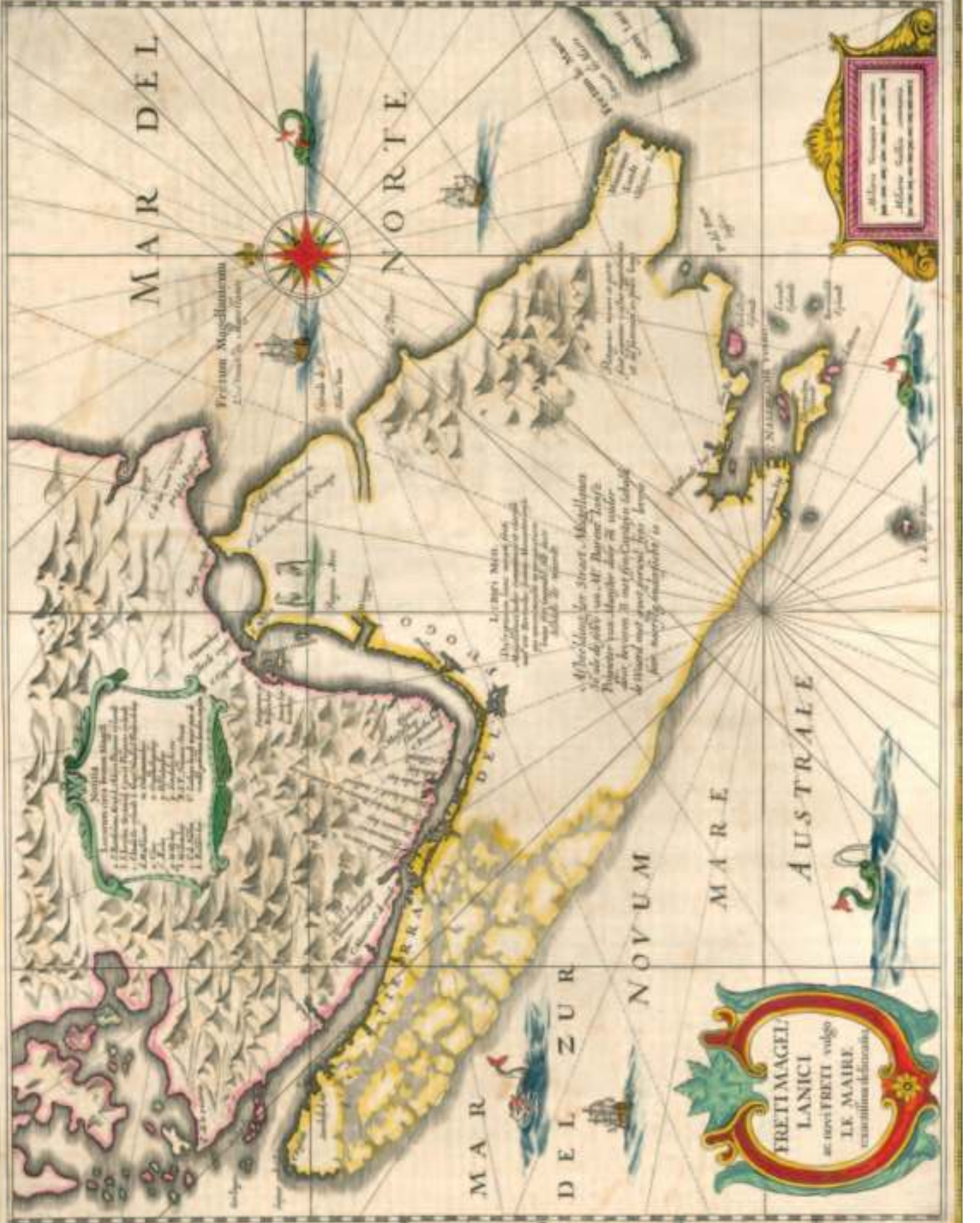
LETTERS MEN
Discovered here among
Magellan's men in 1520
and was the first
place where they
were seen.

At the Mouth of the Strait of Magellan
is the old city of St. Barthelemy
Discovered by Magellan in 1520
and was the first place where
they were seen. It was
discovered by the Spaniards
in 1520 and was the first
place where they were seen.

Navigatio ad Vesperas



FRETUM
MAGELLANICI
ac vocatur FRETUM vulgo
LE MAIRE
transitus in fines australes



secretismo que mantuvo España, que no dio a conocer las expediciones de Ladrillero y Gamboa, en especial sobre la costa sur de Chile.

Hubo una expedición entre 1822 y 1824, que aunque su intención era buscar tierras desconocidas para cazar lobos marinos (foca peletera), se adentró en el archipiélago fueguino siguiendo un poco lo realizado por el célebre navegante James Cook. Se trató de la realizada por James Weddell, que alcanzó la mayor latitud sur hasta ese momento: 214 millas más al sur que la expedición de James Cook. Para nuestro trabajo tuvo el mérito de ingresar en Bahía Nassau y entrar en contacto con el pueblo yamana. Llegó a comprarles una canoa de corteza de unos 3,5 m de longitud que la tuvo para uso propio al perder su bote auxiliar. De su relato nos servimos para hacer la primera reconstrucción de una canoa de corteza “yamana” en 1989. (Ver *Los Yamana. Nuestra única tradición marítima autóctona*. Primera reconstrucción de una canoa de corteza yamana en base a datos etno-históricos. Lic. Carlos Pedro Vairo, Ed. Zagier & Urruty).

Sus comentarios fueron muy repetidos aunque no fueron muy positivos: se refirió a los canoeros como “*the most miserable among men and as not having mental capacity for instruction*” (los más miserables entre los hombres y sin capacidad mental para recibir instrucción...). Su viaje se vio reflejado en el libro *A Voyage Towards de South Pole, 1822-1824*. En su libro encontramos datos muy interesantes en cuanto al clima del cabo de Hornos, así como importantes descripciones de puertos naturales en sus inmediaciones. De esta manera los “loberos o foqueros” (como los llamaban) realizaban arriesgadas exploraciones por lugares nunca relevados. Los datos los recibían los hidrógrafos que se valían de ellos para programar sus expediciones. Como veremos en otra parte de esta obra, la información que brindó James Weddell de las islas Orcadas, la región del cabo de Hornos y de las Shetland del Sur resultó de importantísima utilidad.

Mapas de Tierra del Fuego y estrecho de Magallanes (también podría denominarse Mapas del estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego): en un principio era sólo el estrecho y algunos datos de la costa norte de Tierra del Fuego. Cuando

Continúa

reconstruction of a Yamana bark canoe based on ethnohistorical data. By Lic. Carlos Pedro Vairo, Zagier & Urruty Publications.)

His comments were reproduced many times, but they were not positive at all. He referred to the canoeists as “the most miserable among men and as not having mental capacity for instruction.” An accounting of his voyage was published in the book A Voyage Towards de South Pole, 1822-1824. His book contains very interesting data as regards climate in Cape Horn as well as significant descriptions of harbors and their surroundings. Sealers used to venture exploring places they would never reveal. But sealers shared their information with hydrographers, who used them to schedule expeditions. As we will see later, the information shared by James Weddell on the Orkney Islands, the region of Cape Horn and the South Shetlands turned out to be highly useful.

Maps of Tierra del Fuego and the Strait of Magellan (this could also be called Maps of the Strait of Magellan and Tierra del Fuego): at the beginning only the strait and some data on the north coast of Tierra del Fuego appeared on maps. When Schouten and Le Maire rounded Cape Horn, the cartography of the “strait” started to include Tierra del Fuego showing the “other passage” to the coveted East Indies.

As we mentioned before, seamen tried to sail past this area as quickly as possible. The Strait of Magellan was practically abandoned, as rounding the Cape Horn was the route of choice. This was common sense, as sailing ships had a hard time avoiding the geographical

Continue

De 1634 tenemos la carta *Fret Magellanici ac novi Freti vulgo Le Maire* de Johannes Jansson, Inv. N° 24 MMU. Nos muestra ambos pasos del Mar del Norte (Atlántico) al Mar del Zur Novum Mare Australe. El estrecho de Le Maire se convirtió en un paso importante dado que se pensó que la Isla de los Estados era parte de Terra Incognita Australis (Antártida). El mapa trae una leyenda sobre los patagones, los cuales son gigantes de más de 10 pies de alto. Podemos ver como la margen norte del estrecho de Magallanes ya está bastante cubierta con nombres.

En realidad era la zona más frecuentada.

The Fret Magellanici ac novi Freti vulgo Le Maire by Johannes Jansson dated 1634 (Inv. N° 24 MMU) shows both passages in the North Sea (Atlantic) and the Mar del Zur Novum Mare Australe (South Sea). Le Maire Strait turned into an important passage as it was thought that Isla de los Estados was part of Terra Incognita Australis (Antarctica). The map includes a caption about the Patagons being giants over 10 feet tall. We can see how the northern shore of the Strait of Magellan is already covered with names. In fact, this was the most visited area.

Septentrio.

MAR DEL

**FRETI MAGEL
LANICI**
ac novi FRETI vulgo
LE MAIRE
exactissima delineatio

Fretrum Magelanicum
Le frotit de Magellanes

TERRA DEL

FUOGO

NORTE

LECTORI MEO.
Descriptio hanc novum freti
Magellanicum nobis communicavit clariss.
viro viri Bernardus Jaquius Breen
tenor qui novum mense in pp.
regione hanc freti inponit

NOVUM MARE

AUSTRALE

Millia Germanica communia
10 10 10 10 10
Millia Gallica communia
5 5 5 5 5

Meridies.



52

53

54

Oriens.

55

56

57

52

53

54

Ocoidens.

55

56

57





Septentrio.

Gallego

MAR DEL

Fretum Magellanicum
L'Estroit de Magellan

Cambala de St
Sebastien

C. de Pennas

C. de Strus

**FRETI MAGEL-
LANICI**
ac novi FRETI vulgari
L'E. MAIRE
exactissima delineatio

NORTE

Fretum le Maire
Sicut G. Maire

Suten Lant

C. de Bartholom

C. de Gonsals

T. de St
Thomae

Boroville
Eplanden

Petrus Karrius Calavit

Abigones maiori ex parte sunt
gigantes vulgus magnitudinis ei ad
Summum se peles longi.

De scriptura hinc novum fretum
Magellanis nobis communicavit clariss.
mar. vir Bernabae Kannar Thomae
vulgaris qui novum vulgari se per
regione hinc fretum imperat.

TERRA DEL
YUGO

Lectori Meo.

MAR

DEL ZUR

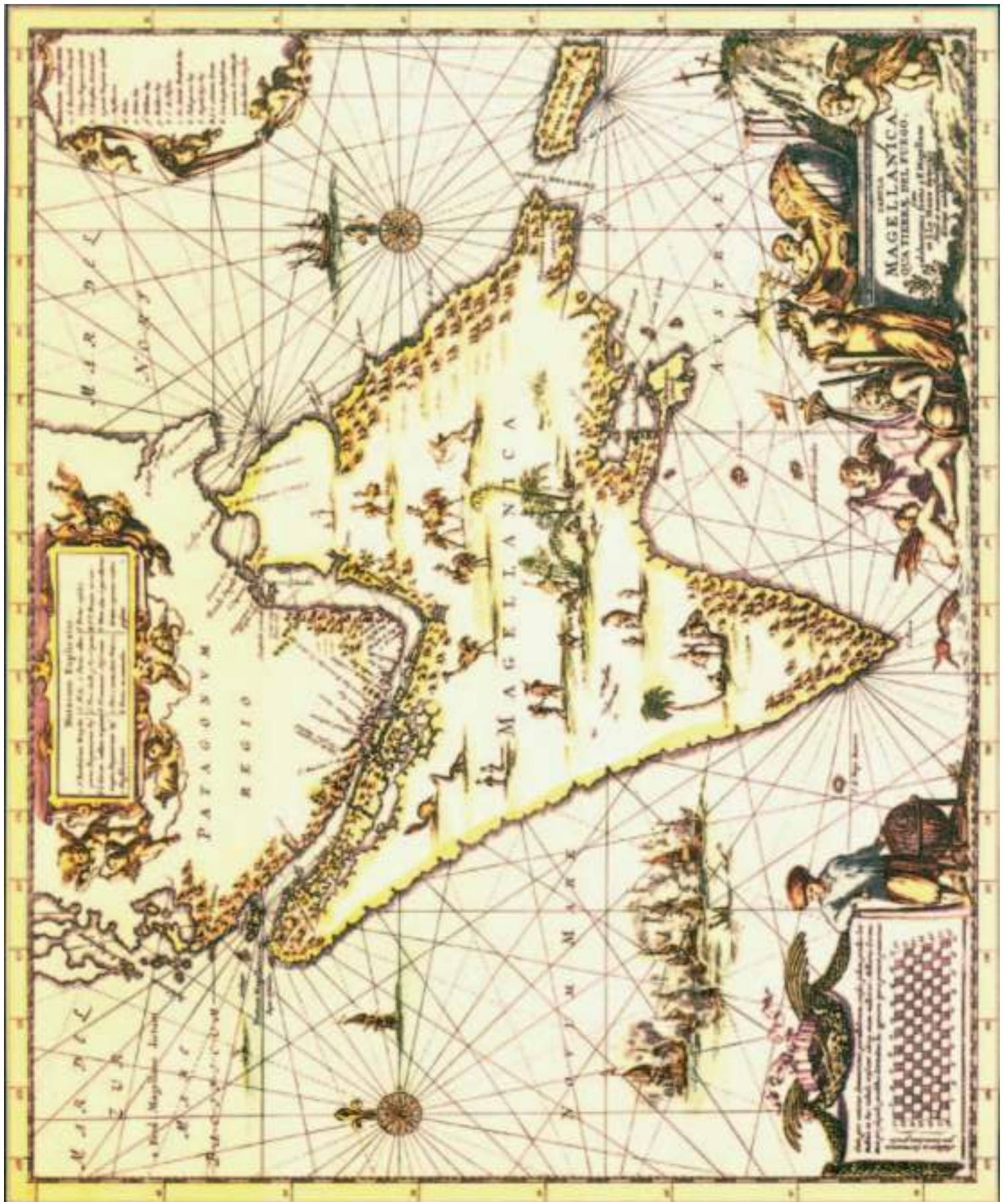
NOVUM MARE

AUSTRALE

Millaria Germanica communia
Millaria Gallica communia
5 10 15 20
5 10 15 20

f. de Diego
Ramirez

Meridies.





Con el título de *Fretum Magellani* de Hondius (del año 1635, Inv. N° 15 MMU) encontramos una carta particular publicada en el relato de la expedición de Sir Richard Hawkins. El Atlántico como Mar del Nort y el Pacífico como Mar del Zur no traen muchas precisiones

salvo las angosturas. Aparece Terra del Fuogo pero sin mayor importancia en las tierras que lo rodea. Si bien había pasado más de un siglo de su descubrimiento, se conocía muy poco dado que únicamente trataban de pasarlo. Este mapa está basado en las experiencias holandesas de Oliverio Van Noort y Simón de Cortés, y en el mapa de Jan Ortuertz de 1601.

Under the title Fretum Magellani by Hondius (dated 1635, Inv. N° 15 MMU), we find a special chart published with the accounting of the expedition led by Sir Richard Hawkins. The Atlantic as Mar del Nort (North Sea) and the Pacific as Mar del Zur (South Sea) are not detailed, except for the narrows. We find Terra del Fuogo, but the surrounding land is not significant. Although it was over a century after its discovery, there was little information about the strait as sailors just wanted to sail past. This map is based on the experiences of the Dutch of Oliver van Noort, Simón de Cortés, and on the map by Jan Ortuertz dated 1601.



Otros que tienen como título el estrecho de Magallanes, en realidad nos muestran también Tierra del Fuego y cómo la imaginaban. Entre estos está el *Du Destroit de Magellan* de 1638, realizado por Joannes Janssonius. (Inv. N° 19 MMU). Este mapa es muy interesante dado

que se ve la insinuación del canal de San Sebastián, ya figura el Cap Hoorn (Cabo de Hornos) y la "Staten Lant" (Tierra de los Estados Holandeses, todavía no se sabía que se trataba de una isla). Se insinúa una entrada de mar que podría ser el canal Beagle, aunque figura como Buen Suceso y Mauritius Land, ahora península Mitre. También se insinúa un canal desde el Pacífico. Esta carta tiene la importancia de mostrar las dos rutas hacia las Indias Orientales. La del estrecho de Magallanes reservada para la Compañía de las Indias Orientales; y la por el Cabo de Hornos. No figuran ni nombres en las tierras.

Other maps under the title of Strait of Magellan in fact also show Tierra del Fuego and how navigators pictured it. One of these is Du Detroit de Magellan dated 1638, by Joannes Janssonius (Inv. N° 19 MMU). This map is very interesting because it insinuates the San Sebastián channel and already depicts Cap Hoorn (Cape Horn) and "Staten Landt" (Land of the Dutch states) as they did not know yet it was an island. A sea entrance which could be the Beagle Channel is suggested, though it is shown as Buen Suceso and Mauritius Land, present Peninsula Mitre. There is also a suggested channel from the Pacific. This chart is significant because it shows the two routes to the East Indies. The route via the Strait of Magellan was reserved to the East India Company and Le Maire was after the route via Cape Horn for his Southern Company. There are no names inland.



De 1651, y también de Johannes Jansson (Inv. N° 25 del MMU), encontramos un mapa igual que el anterior de 1634 y parecido al de 1638.

Dated 1651, and also by Johannes Jansson (Inv. N° 25 MMU), we find a map the same as the previous one dated 1634 and similar to the other dated 1638.



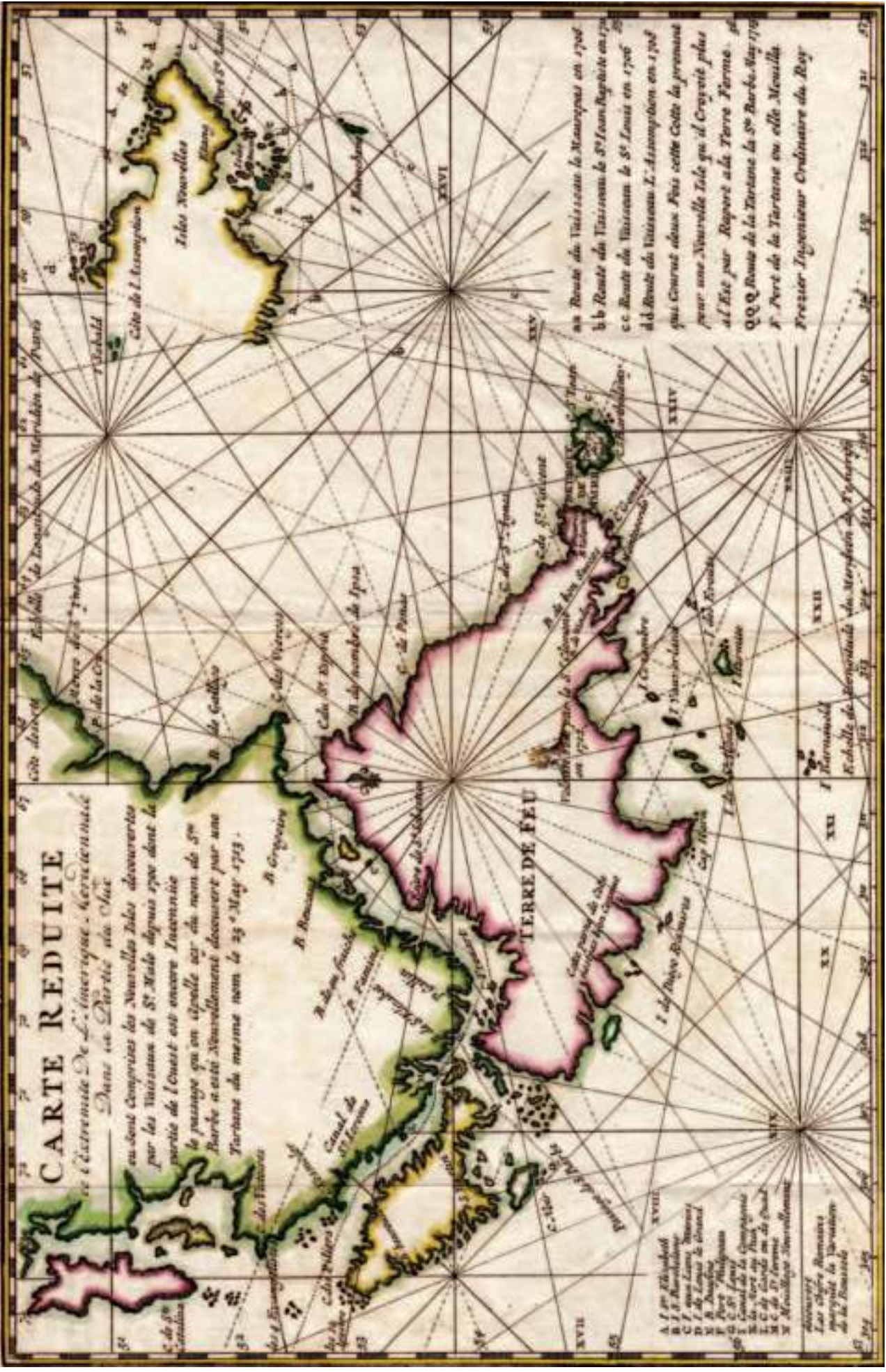
De John Ogilby y Jan Janssonius está la *Tabula Magellanica, qua Tierra del Fuego*. (1671, Inv. N° 26 MMU). Cambia notablemente la forma de representar a Tierra del Fuego: aunque sigue sin mucho detalle, está marcado el "canal de San Sebastián" y se insinúa una posible boca de un canal (Beagle). Muy

decorado con varios buques, aparecen pingüinos y ñandúes. Con este formato se hicieron muchas ediciones en diferentes idiomas. Ya aparece en el extremo sur del continente "Patagonum Regio" y "Magellanica" en Tierra del Fuego. Otro dato es que al Mar del Zur le sigue la leyenda "a Fer Magellano dietum Mare Pacificum".

There is also the Tabula Magellanica qua Tierra del Fuego, by John Ogilby and Jan Janssonius (1671, Inv. N° 26 MMU). The way Tierra del Fuego is portrayed changes dramatically – still with little detail, the San Sebastián channel is shown and a possible mouth of a channel (Beagle) is suggested. Richly decorated with some vessels, it also includes penguins and rheas. Following this same format, several editions were published in different languages. Now we find Patagonum Regio at the southern tip of the continent and Magellanica in Tierra del Fuego. Another detail to highlight is that Mar del Zur (South Sea) is followed by "a Fer Magellano dietum Mare Pacificum."

Con Inv. N° 20 MMU tenemos una *Carte Reduite* de Ameerdec Frezier (1720). Una leyenda muy interesante dice que es del Extremo Meridional de América, y que están las nuevas islas descubiertas por los navegantes de St. Malo después de 1700, además que la parte oeste es desconocida. También está el Passage de Sta. Barbe descubierto en 1713 por la tartana Sta. Barbe. Las islas Sebaldinas figuran cercanas a la Isles Nouvelles. También están las derrotas de buques franceses ocurridas entre 1706 y 1713.

Dated 1720, we find the chart Carte Reduite by Ameerdec Frezier (Inv. N° 20 MMU). A very interesting caption informs that the map depicts the Southern Extreme of America including the new islands discovered by the seamen from St. Malo after 1700, making it clear that the western part is unknown. There is also a representation of the Santa Barbe Passage discovered in 1713 by the tartana Sta. Barbe. The Sebaldines appear near the Isles Nouvelles. It also includes the courses of French ships for 1706 - 1713.



CARTE REDUITE

de l'Amérique de L. Inverique. Avertissement
Dans la Partie du Sud
 on voit comprises les Nouvelles Iles découvertes
 par les Visiteurs de S. Mule depuis 1700 dont la
 partie de l'Ouest est encore Inconnue
 le passage qu'on appelle ay du nom de S^m
 Barbe a été nouvellement découvert par une
 Tartane du même nom le 23^e May 1713.

aa Route du Visiteur le Monarque en 1706
 bb Route du Visiteur le S^m Jean Baptiste en 1708
 cc Route du Visiteur le S^m Louis en 1706
 dd Route du Visiteur L. Assomption en 1708
 qui Courut deus. Fais cette Côte la prenant
 pour une Nouvelle Isle qu'il croyoit plus
 al Est par Raport à la Terre Ferme. ff
 qq Route de la Tartane la S^m Barbe. May 1713
 F. Peré de la Tartane ou elle Mouilla
 Fretier Ingenieur Ordinaire du Roy

- A I^{er} Etchabot
- B J^{er} Barthelemy
- C J^{er} Louis
- D J^{er} de Lemaire
- E J^{er} de Lemaire
- F J^{er} de Lemaire
- G J^{er} de Lemaire
- H J^{er} de Lemaire
- I J^{er} de Lemaire
- J J^{er} de Lemaire
- K J^{er} de Lemaire
- L J^{er} de Lemaire
- M J^{er} de Lemaire
- N J^{er} de Lemaire
- O J^{er} de Lemaire
- P J^{er} de Lemaire
- Q J^{er} de Lemaire
- R J^{er} de Lemaire
- S J^{er} de Lemaire
- T J^{er} de Lemaire
- U J^{er} de Lemaire
- V J^{er} de Lemaire
- X J^{er} de Lemaire
- Y J^{er} de Lemaire
- Z J^{er} de Lemaire





En el *De Straat Van Magellaen* de 1729, hecho por Pieter van der Aa (Inv. N° 18 MMU, si bien muestra el estrecho se puede observar una Tierra del Fuego en la forma clásica de esa época con el canal de San Sebastián (vaya a saberse cómo empezó esa leyenda), el estrecho de Le Maire y la insinuación de tierra al oriente, aunque se sabía que no era así. Al sur del Cabo de Hornos figura el Mare Magellanus y el Atlántico como Mar del Nort. Pero el continente está sin nombre. Se dan accidentes geográficos hasta Cabo Blanco.

The De Straat van Magellaen by Pieter van der Aa dated 1729 (Inv. N° 18 MMU) shows the strait and also Tierra del Fuego with the typical representation of that period with the San Sebastián channel (who knows how this legend started), the Le Maire strait and the insinuation of land to the east, even when it was known there was no land there. The Mare Magellanus is situated south of Cape Horn and the Atlantic is represented as Mar del Nort. But the continent shows no name. Geographical features are represented up to Cabo Blanco.



A Chart of the Strait of Magellan, de 1729 fue realizado por Herman. Con la longitud desde Londres, tiene detalles como los bancos frente a cabo Virgenes y varios detalles en el estrecho, aunque la margen

sur prácticamente no tiene relevamiento. Llamada por ellos King Charñe's South Land o Terra del Fuego, al norte figura la leyenda "Patagonun Regio". Este concepto de mostrar sólo el estrecho se va repitiendo a lo largo de los siglos. Así encontramos el mapa de 1740 realizado por Emanuel Bowen *A Map of Terra del Fuogo and of the Straits of Magellan & Le Maire with the new Islands af Anycan and Beauchéne* (Inv. N° 22 MMU). Es importante porque también aparecen las islas Sebalinas. Contiene algunos detalles del estrecho, pero en sí poca cosa. Lo fundamental es mostrar los dos pasos al The South Sea (Pacífico).

A Chart of the Strait of Magellan, by Herman (1729). Showing longitude from London, it includes details such as the banks opposite cape Virgenes and other features of the strait, but the south margin is practically unsurveyed. They called it King Charles South Land or Terra del Fuego and they include the caption "Patagonun Regio" in the north. This concept of showing only the strait was repeated throughout the centuries, as in A Map of Terra del Fuogo and of the Straits of Magellan & Le Maire with the new Islands af Anycan and Beauchéne (Inv. N° 22 MMU) by Emanuel Bowen dated 1740. This is important because the Sebalines are also included. There are some details of the Straits, but that is pretty much it. The relevant aspect is showing the two passages to the South Sea (Pacific).



Carte Reduite de Detroit de Magellan, realizado por J. Nicholas Bellini en 1753 (Inv. N° 16 MMU). Tomó como base del trabajo lo levantado por el buque *Mr. Beauchense*, que en 1699 pasó siete meses recorriendo la

zona. Tomó el diario y los croquis realizados por el Sr. Labat y también incorporó información de las siguientes expediciones. Es interesante esta aclaración elaborada por el propio Bellini que pone en claro cómo iban elaborando esta cartografía.

Carte Reduite de Detroit de Magellan, by J. Nicholas Bellin date 1753 (Inv. N° 16 MMU). It is based on the survey conducted by the Mr. Beauchense, which had sailed around the area for seven months in 1699. The author used the logbook and the sketches by Mr. Labat and also included information from subsequent expeditions. It is worth noting this clarification by Bellin himself, who states how they produced these charts.



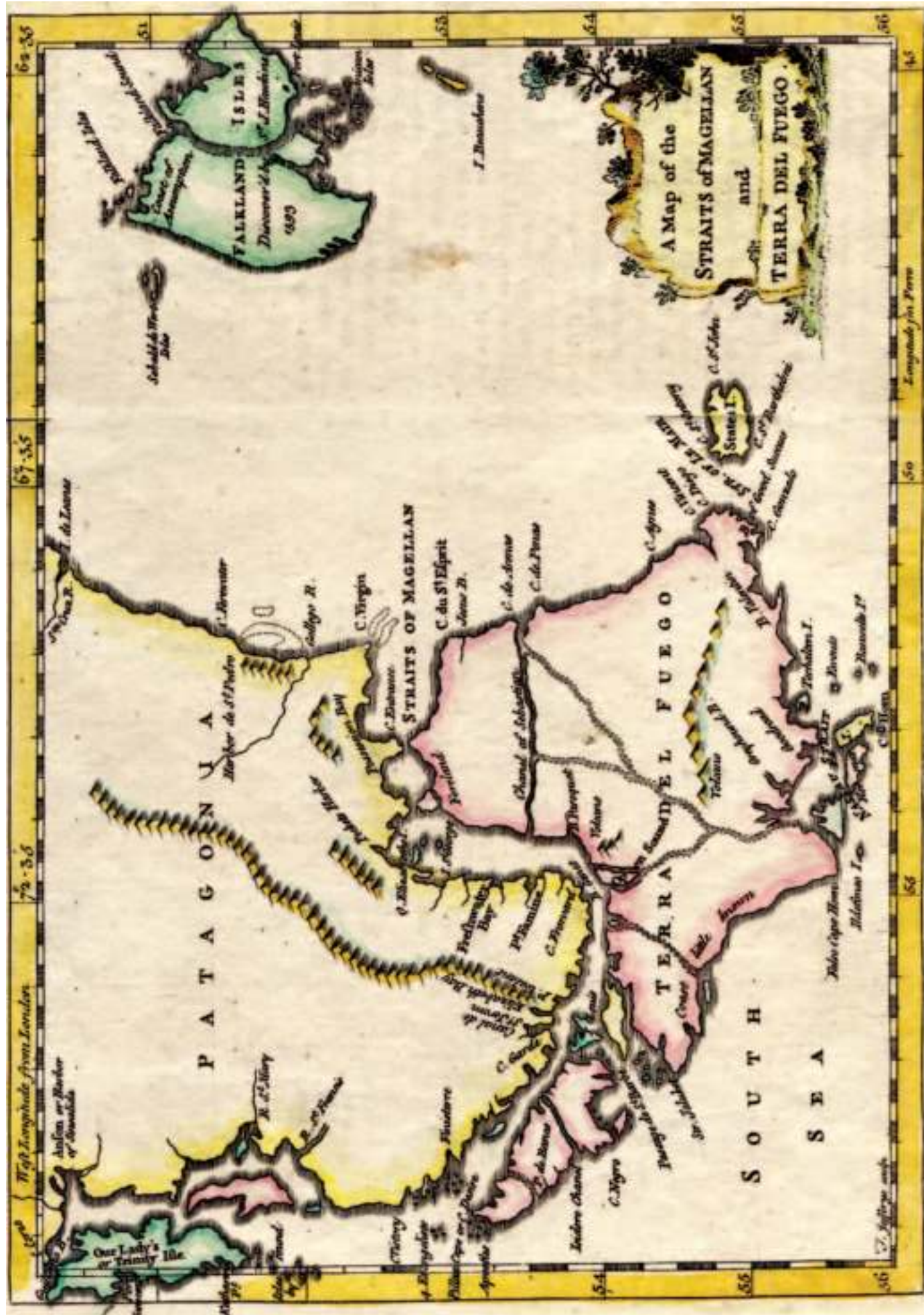
De 1753 tenemos una carta particular del estrecho de Le Maire, con los pocos conocimientos que se habían logrado reunir de él, en especial por las expediciones holandesas y españolas (Inv. N° 31 MMU). Se trata de un trabajo de Jaques Bellin, también de París.

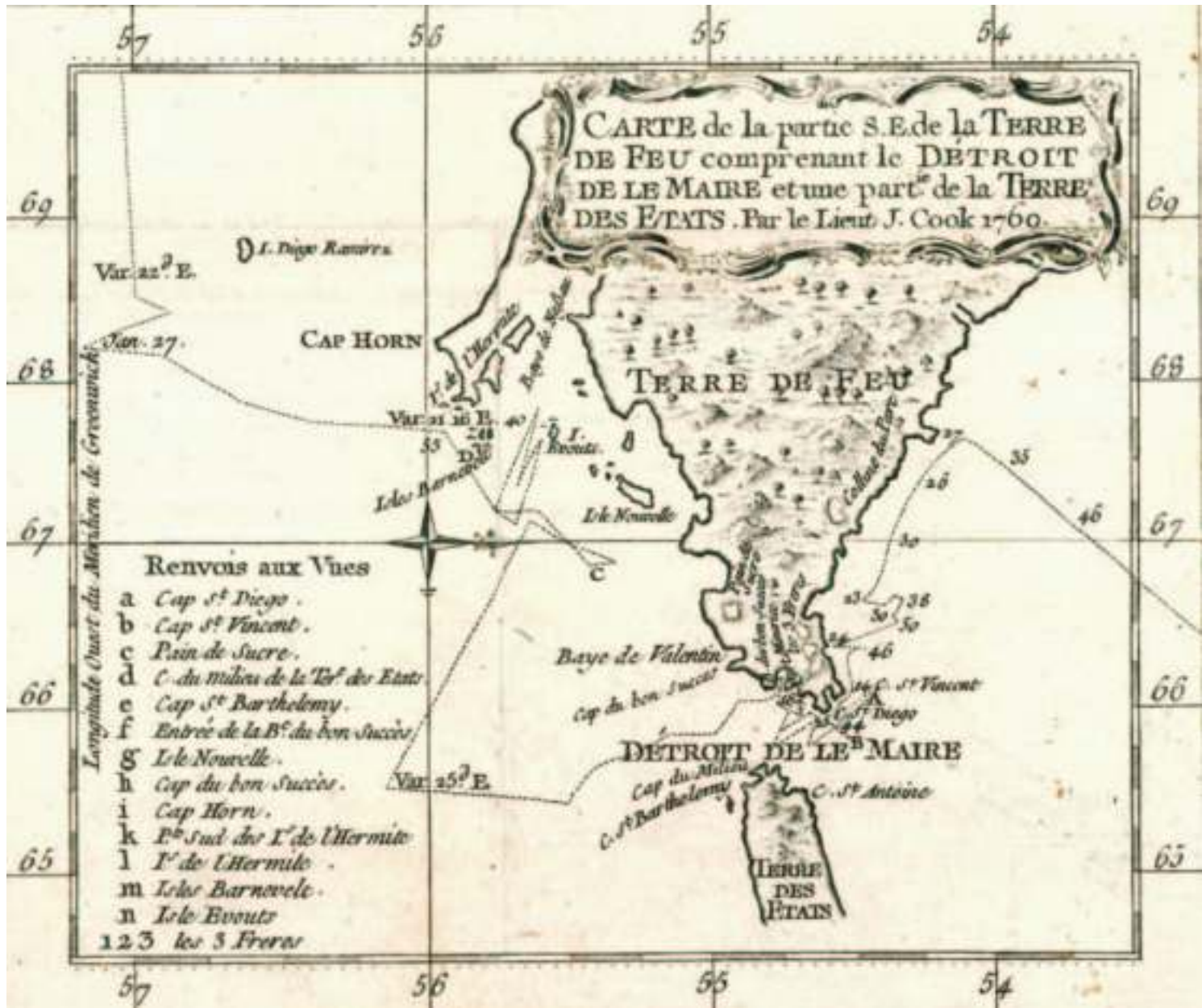
Aclara en el subtítulo que se trata de lo hallado en los libros de navegación. En este mapa figura una bahía Valentin donde debería figurar la bahía Buen Suceso. Un gran error dado que la bahía de San Valentín debería estar más al sur que el cabo Buen Suceso. Recordemos que Bellin era "Ingenieur de la marineet du Dépost des Plans de l'Academie de la marine et de a Societé Royale de Londres 1753".

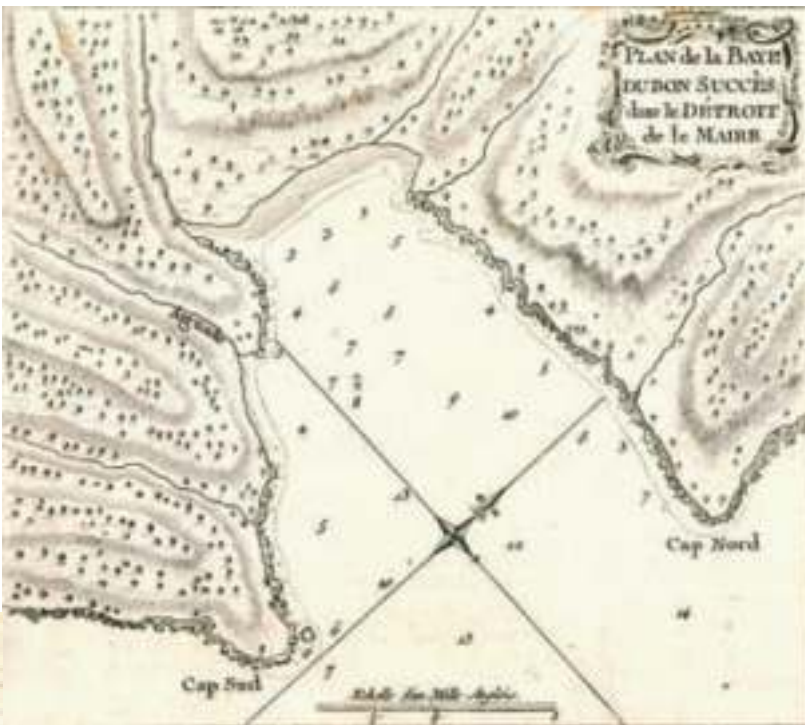
There is a special chart of the Le Maire strait dated 1753 including the few details known thanks to Dutch and Spanish expeditions (Inv. N° 31 MMU). This is a work by Jaques Bellin, also based in Paris. The subtitle explains that the information was found in log books. This map shows a Valentin bay where Buen Suceso bay should be. This is an important mistake because San Valentín bay should be further south than Buen Suceso cape. Let's have in mind that Bellin was "Ingenieur de la marineet du Dépost des Plans de l'Academie de la marine et de a Societé Royale de Londres 1753."

Con Inv. N° 23 MMU tenemos la carta *A Map of the Straits of Magellan and Terra del Fuogo* de Jefferys (1770). Aparecen, algo burdas., las islas Malvinas; cerca de ellas las Sebalinas. Tierra del Fuego cruzada por canales, y ya un poco más pormenorizado el estrecho de Magallanes con el paso de St. Barbe. Bahía Nassau cerca del Cabo de Hornos. El continente aparece con la leyenda de Patagonia.

Under Inv. N° 23 MMU, we have A Map of the Straits of Magellan and Terra del Fuogo by Jefferys (1770). We can see a coarse group of Malvinas Islands near the Sebalines. Tierra del Fuego is crossed by channels and, with a little more detail, the Strait of Magellan with the Santa Barbe passage and Nassau Bay near Cape Horn. The continent shows the legend "Patagonia."





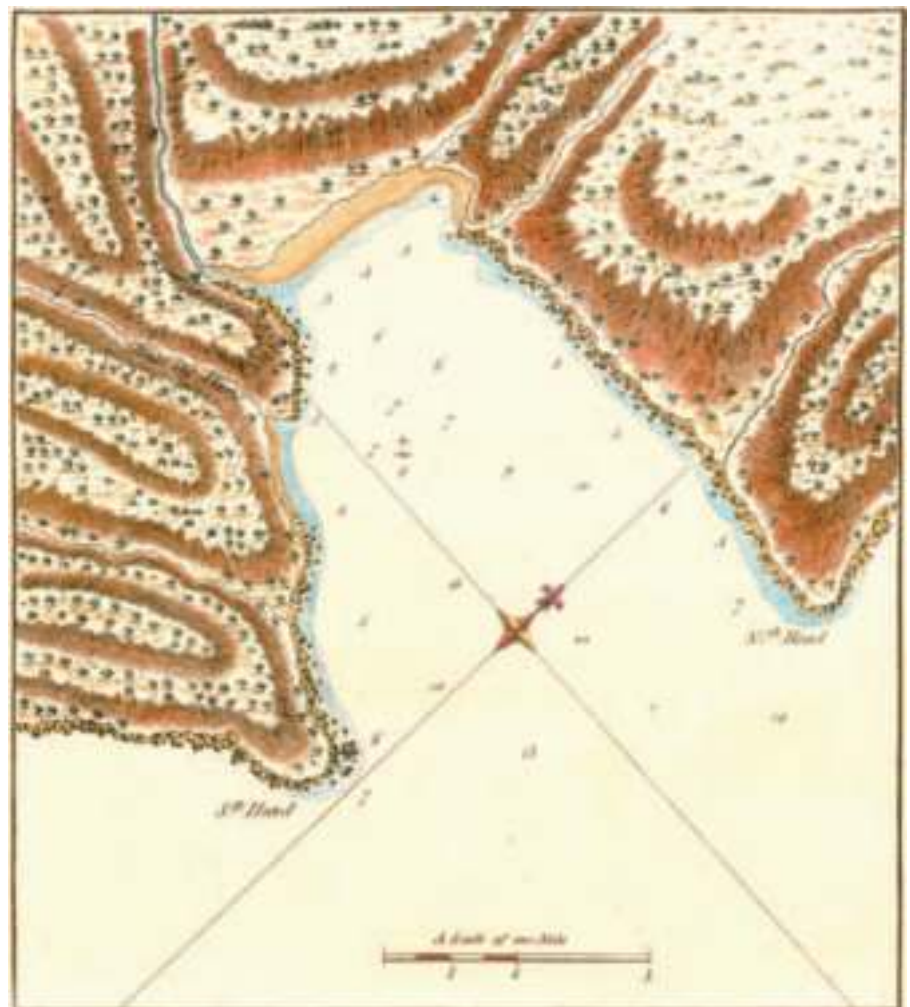


Inv. N° 28 del MMU: los mismos cuarterones pero con relieve de costa y las direcciones desde donde se podían observar. Muy importante para la navegación a vista de costa o recaladas.

Inv. N° 28 MMU: The same harbor charts but with relief features along the coast and the directions from where they could be described. This was extremely important for coastal navigation or landing.

Con el N° 29 del Inventario del MMU vemos un cuarterón de la bahía de Buen Suceso y un mapa particular del estrecho de Le Maire publicado por Axel Hogg en Londres (1774), que forman parte del relevamiento del Capitán James Cook de 1769. Similar al Inv. N° 88 MMU.

With N° 29 in the Inventory of the MMU we find a harbor chart of Buen Suceso bay and a special map of the Le Maire strait published by Axel Hogg in London (1774) as part of the survey by Captain James Cook (1769). It is similar to Inv. N° 88 MMU.



Schouten y Le Maire doblaron el Cap Hoorn, la cartografía del “estrecho” se hizo abarcativa a Tierra del Fuego mostrando el “otro paso” a las codiciadas Indias Orientales.

Como ya comentamos, se trataba de pasar lo más rápidamente posible por la zona. El estrecho de Magallanes fue prácticamente abandonado, prefiriéndose el paso por el sur del Cabo de Hornos. Es natural que fuera así, con naves a vela tratando de sortear los accidentes geográficos del mismo, las fuertes tormentas y vientos contrarios. Hacia mediados del 800 la región del Cabo de Hornos vio pasar miles de grandes buques a vela para conectar la costa este con la oeste de los Estados Unidos de Norteamérica, ya sea para evitar caer en mano de pieles rojas y perder el cuero cabelludo o por la fiebre del oro. A esto se le sumó la colonización de Australia, y luego el comercio de Europa con Chile y Oceanía.

La ruta por el estrecho de Magallanes tuvo un gran auge con la llegada de los buques a vapor. Punta Arenas se convirtió en el principal puerto para reabastecimiento de carbón de miles de buques que pasaban anualmente de un océano a otro. Esto fue así hasta la apertura del canal de Panamá en 1914. De aquí en más la navegación por el Cabo de Hornos y el estrecho de Magallanes quedaron total mente fuera de las rutas comerciales.

EXPEDICIONES BRITÁNICAS DE PHILLIP PARKER KING, ROBERT FITZ ROY Y HENRY FOSTER ENTRE 1826 Y 1835. COMIENZO DE LA CARTOGRAFÍA MODERNA.

Para esto fue fundamental la decisión de la corona británica que envió, en 1826, a la expedición que estuvo al mando de Phillips Parker King con la goleta *Adventure* y el bergantín *Beagle*. El propósito era realizar una exhaustiva exploración geográfica en la región austral de América. Si bien la idea era hacer más segura la navegación, el Reino Unido ya se presentaba como una nación colonialista basando su poderío en el dominio de los mares. Un mayor conocimiento acrecentaba su poder (ver mapas Inv. N°102 y 103 MMU).

features of the strait with heavy storms and head wind. By mid 1800s, the region of Cape Horn witnessed thousands of large sailing ships sailing past to join the east and the west coast of the United States of America, either to avoid being caught by the “red skins” and lose their scalps or because of the gold rush. Then the colonization of Australia started as well as trade between Europe and Chile, and Oceania.

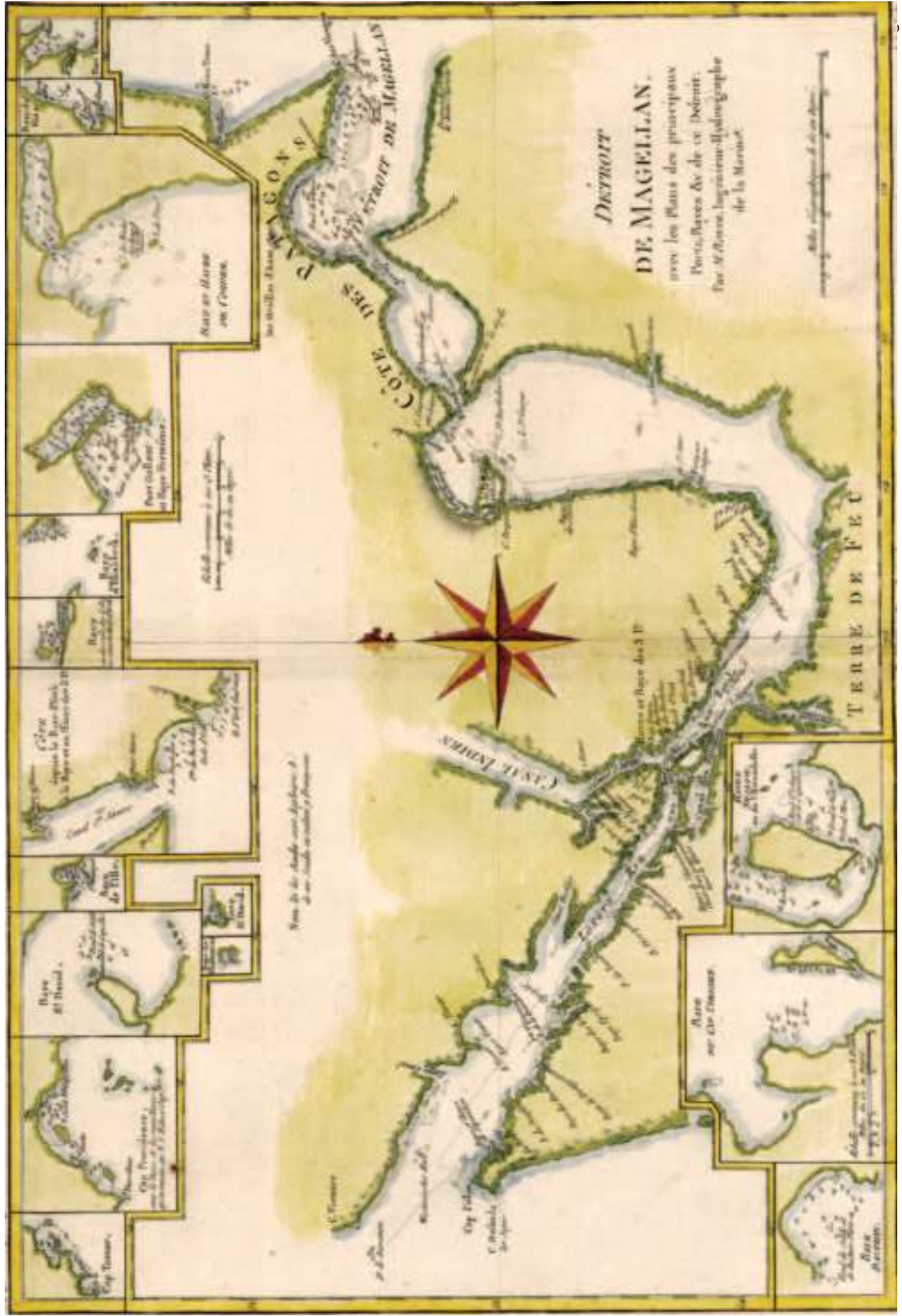
The route via the Strait of Magellan was at its peak with the arrival of steam ships. Punta Arenas became the major port for coal supplying thousands of ships that crossed from one ocean to the other every year. This continued until the opening of the Panama Canal in 1914. From this moment on, navigation rounding Cape Horn and in the area of the Strait of Magellan was left completely aside as trading route.

BRITISH EXPEDITIONS LEAD BY PHILLIP PARKER KING, ROBERT FITZ ROY, AND HENRY FOSTER BETWEEN 1826 AND 1835. MODERN CARTOGRAPHY IS BORN.

The key was the decision of the British crown to send an expedition under the command of Phillips Parker King aboard the schooner Adventure and the brigantine Beagle in 1826. The goal of the expedition was conducting an extensive geographical survey of the southern region of America. The idea was making sailing safer, but the United Kingdom was already a colonialist nation basing its power on the domain of the seas. The more knowledge, the more power (see maps Inv. N° 102 and 103 MMU).

Detroit de Magellan, Inv. N° 80 MMU. Realizado en 1780 por M. Bonne, hidrógrafo de La Marina; París. Cuenta con dieciséis cuarterones en forma de boceto, de puertos naturales que se pueden encontrar en el estrecho. Es una recopilación de material y diarios de diferentes expediciones. Aclara algunas como las del Capitán Byron, Wallis y Carteret. Fue de gran utilidad para los navegantes. Toma la longitud desde el meridiano de París.

Inv. N° 80 MMU. Detroit de Magellan. Drawn by M. Bonne, hydrographer of the Navy (Paris, 1780), it includes sixteen sketched harbor charts found on the strait. This resulted from the collection of materials and journals from different expeditions. Some of these expeditions are mentioned. For example, the ones led by Captain Byron, Wallis, and Carteret. This was really useful for navigators. The longitude is measured from the Paris meridian.



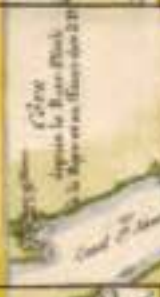
Détroit DE MAGELLAN.
avec les Plans des principaux
Ports, Bayses &c de ce Détroit.
Par M. Roux, Ingénieur-Hydrographe
de la Marine.



Plan de la Baye de Saint-Jacques & de son Anse de l'Est.

Plan de la Baye de Saint-Jacques & de son Anse de l'Est.

Plan de la Baye de Saint-Jacques & de son Anse de l'Est.



Comenzaron sus tareas por el estrecho de Magallanes, llevando un plan preestablecido que debía completarse. Luego del primer año y de invernar en Río de Janeiro, se agrega a la flota la goleta *Adelaide*. El trabajo de ese año dio resultados importantes, como la exploración del canal de San Sebastián que en su presunta boca occidental era sólo una gran bahía que no aportaba nada y se la llamó Inútil. Pero también padecieron muchas bajas por accidentes y por enfermedades. Entre ellas la del Capitán Pringles Stokes, que víctima de una fuerte depresión o extravío, se suicidó en agosto de 1828. Esto determinó la partida de la flota hacia Río de Janeiro para que los hombres se recuperaran y hacer nuevos planes. Es en este momento que se incorporan el capitán Robert Fitz Roy y el guardiamarina M. Murray al bergantín *Beagle*, que junto a la goleta *Adelaide* regresaron en 1829 a continuar con los estudios.

En otoño de 1829 ingresan al estrecho y se da inicio a la tercera campaña hidrográfica. En este caso el *Beagle*, al mando de Fitz Roy, se queda en el Estrecho realizando relevamientos en el sector occidental. El *Adelaide*, al mando de Styring, tuvo la misión de recorrer los canales interiores hasta el golfo de Penas. Realizó un gran trabajo porque demostró lo segura que era la navegación por aguas tranquilas, al no hacerlo por aguas abiertas. Esta ruta es la que luego sería utilizada comercialmente. Para hacer este periplo se guiaron en parte por el relato de Sarmiento de Gamboa y los datos suministrados por loberos ingleses y norteamericanos.

En tanto Parker King, al mando de la *Adventure*, realizó su trabajo hidrográfico de dos meses en el archipiélago cercano al Cabo de Hornos; para luego dirigirse a Valparaiso. Como vemos la actividad era absorbente, y mientras los hombres se reponían se les hacía la recorrida de rigor a las naves. Así es como la *Beagle* y la *Adelaide* hicieron lo propio en Ancud.

La cuarta expedición se inició a fines de 1829. Robert Fitz Roy, nuevamente con el bergantín *Beagle*, recorrió desde la boca occidental del estrecho hasta la costa sudoriental de la Isla Grande de Tierra del Fuego. Es decir hasta el curso de agua que lleva el nombre de canal Beagle. La región que

They started their mission in the Strait of Magellan, according to a set plan they had to complete. After the first year and following a wintering in Rio de Janeiro, the schooner Adelaide joined the fleet. Works during that year provided very important results, such as the exploration of the San Sebastián channel which, at its assumed western mouth turned out to be just a large bay that was of no use, so it was called Useless (present Bahía Inútil). But there were also many casualties due to accidents and diseases. Captain Pringles Stokes was one of them. Depressed or mentally confused, he killed himself in August 1828. This event determined the decision to return to Rio de Janeiro so that sailors would recover and the leaders would make new plans. At this point, Captain Robert Fitz Roy and the midshipman M. Murray joined the brigantine Beagle that, together with the schooner Adelaide, returned in 1829 to resume research works.

In the fall of 1829, they sail into the strait and start the third hydrographical campaign. This time, the Beagle, under by Fitz Roy, stays in the Strait making surveys in the western area. The Adelaide, commanded by Styring, was given the mission to sail the interior channels up to the gulf Golfo de las Penas.

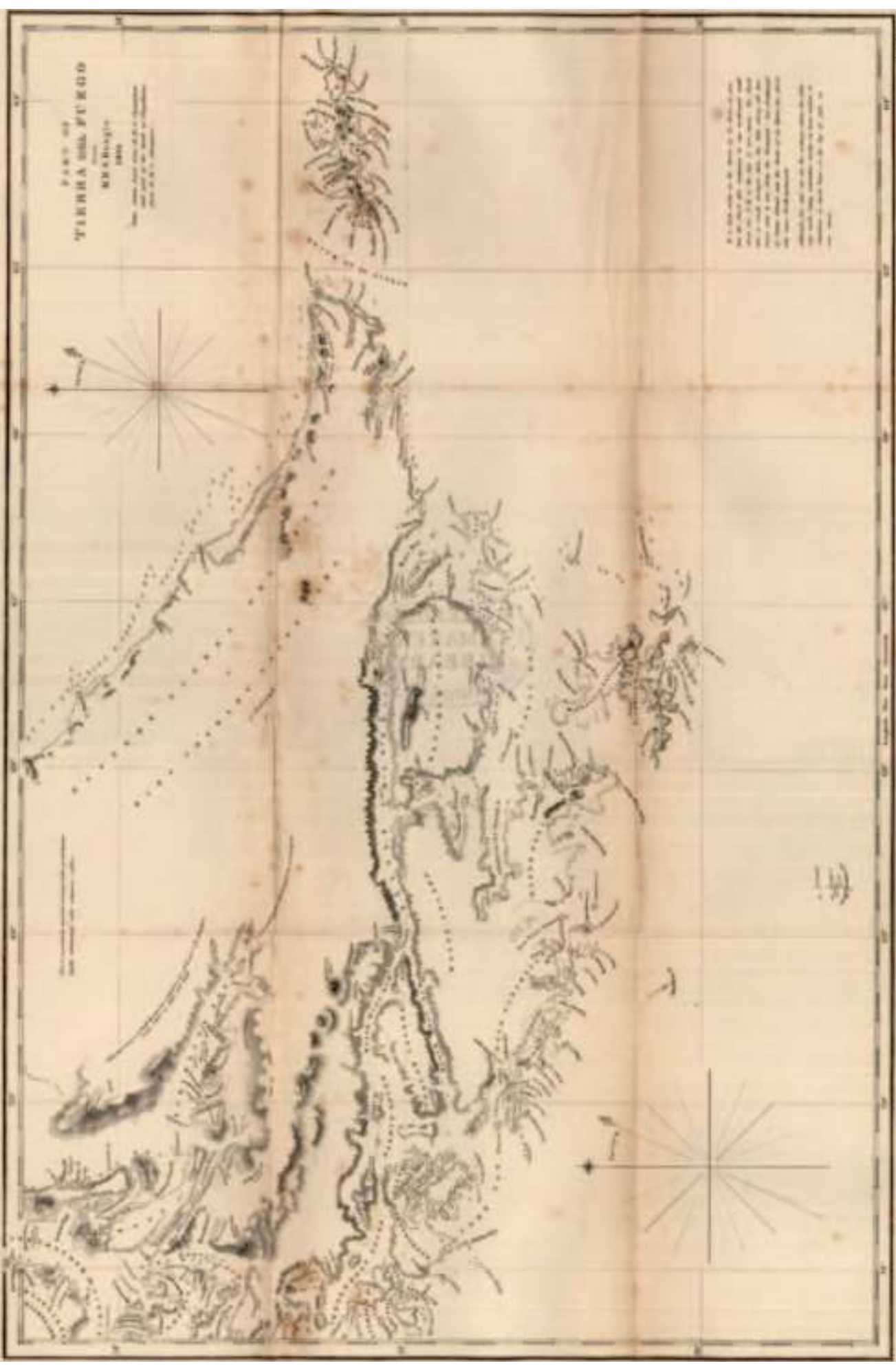
Chart of Tierra del Fuego of HMS Beagle de 1834 (N° Inv. 102 MMU): esta carta náutica es de suma importancia dado que a partir de este relevamiento se comenzó a navegar el canal Beagle, sacándole la exclusividad a los canoeros "yamanas". El canal Beagle figura con su brazo Noroeste que da al paso Cockburn y luego por el canal Magdalena desemboca al estrecho de Magallanes. Se trata del canal que muchos plasmaron en la cartografía como el otro ingreso desde el Pacífico al estrecho. El mapa aclara que parte del estrecho de Magallanes se realizó con el HMS Adventure, como ya vimos, y la Isla de los Estados por el HMS Chanticleer. Como se puede ver en el canal Beagle no fue investigado, como tampoco lo fueron la bahía de Ushuaia, ni Lapataia ni Yendegaia. Debieron tomar muchos recaudos en el acercamiento a la costa por los vientos cambiantes y fuertes.

Chart of Tierra del Fuego of HMS Beagle (Inv. N° 102 MMU) dated 1834: This nautical chart is highly important because this survey enabled sailing along the Beagle Channel, which used to be exclusively used by the Yamana canoeists. The Beagle Channel is portrayed with its northwest arm leading to the Cockburn passage and then to the Strait of Magellan via the Magdalena channel. This is the channel that many drew on cartography as the other Pacific entrance to the strait. This map states that part of the Strait of Magellan was surveyed by HMS Adventure, as we mentioned before, and Isla de los Estados by HMS Chanticleer. As we can see, no research was conducted on the Beagle Channel, the bay of Ushuaia, Lapataia, or Yendegaia. The expedition had to be very careful in sailing near the coast because of hard changing winds.

PART OF
YUBA AND FURCO
MEXICO
1848

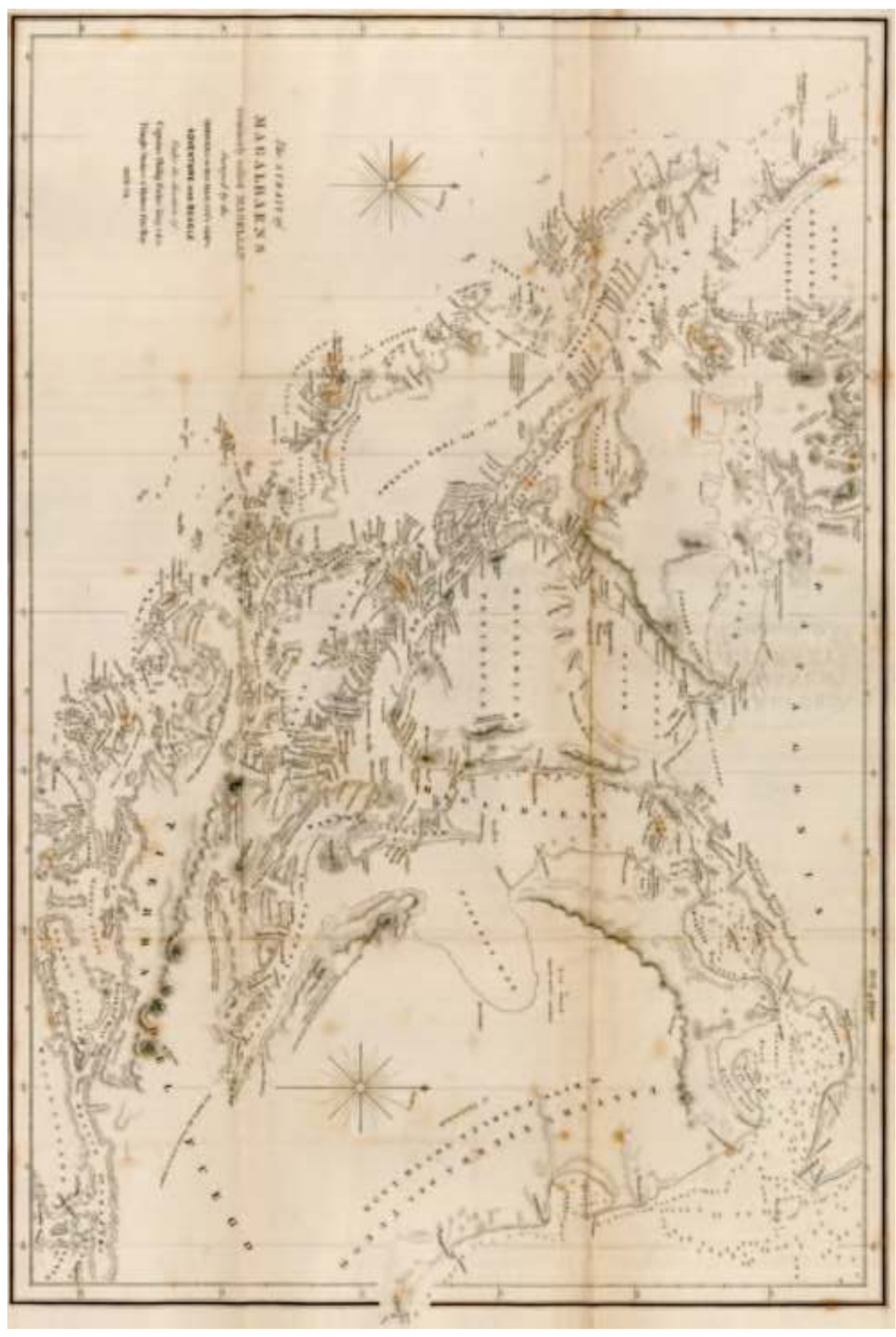
Scale of Miles
Scale of Feet

1. The distance from the mouth of the Yuba River to the mouth of the Furco River is 100 miles.
2. The distance from the mouth of the Yuba River to the mouth of the Furco River is 100 miles.
3. The distance from the mouth of the Yuba River to the mouth of the Furco River is 100 miles.
4. The distance from the mouth of the Yuba River to the mouth of the Furco River is 100 miles.
5. The distance from the mouth of the Yuba River to the mouth of the Furco River is 100 miles.



(11)

The STRAITS OF
MAHABARATI
 discovered by the
 Voyagers of the
ADVENTURE and BEAUFORT
 Captain Philip Parker King, the
 High and Honorable Captain
 1805



estudió era conocida con el nombre de Desolación del Sur y era muy temida por los navegantes. Fue haciendo relevamientos parciales, ingresando a los canales que iba encontrando muchas veces con las embarcaciones menores del *Beagle* para no arriesgar su seguridad. En dos meses de permanencia en esta zona fue elaborando un intrincado laberinto de canales, islas, islotes, penínsulas y bahías. Al mismo tiempo tomó contacto con los pueblos originarios: tanto con los kaweskar o alakalufes como los yamanas o yaganes. Durante marzo relevó el seno Navidad ingresando en abril en la bahía Nassau. En el lugar estudió las islas Hermite y realizó el descubrimiento de los canales Murray y Beagle. A fin de mayo dejó la zona dirigiéndose a Montevideo y Río de Janeiro portando, además de importante material hidrográfico y notables descubrimientos, a cuatro fueguinos con la idea de civilizarlos en Inglaterra para luego regresarlos a su medio y que sirviesen para culturizar a sus semejantes y sacarlos de la barbarie.

Al mismo tiempo la goleta *Adelaide* realizaba el camino inverso al que había realizado el invierno anterior, partiendo desde el golfo de Penas hacia el estrecho de Magallanes. Redescubrió muchos lugares por los que ya había pasado Juan Ladrillero, como el seno de Última Esperanza con su gran mar interno que traspone la cordillera de los Andes. Allí estuvieron por más de tres semanas recorriendo los distintos brazos. El 24 de abril llega al estrecho de Magallanes, y el 4 de mayo fondea en Puerto

En el mapa de *The Straits of Magalhanes... surveyed by the officers of His Majesty's Ships Adventure and Beagle Under the direction of Captain Philip Parker King ERS, Pringle Stokes & Robert Fitz Roy, 1826-34*" (Inv. N° 103 MMU). Es otro excelente relevamiento que les demandó ocho años de trabajo. Como ya vimos todo el sur del estrecho era prácticamente desconocido, y el archipiélago sobre el Pacífico era un mero laberinto de islas. Como vemos la bahía de San Sebastián dejó de ser el durante siglos denominado "canal".

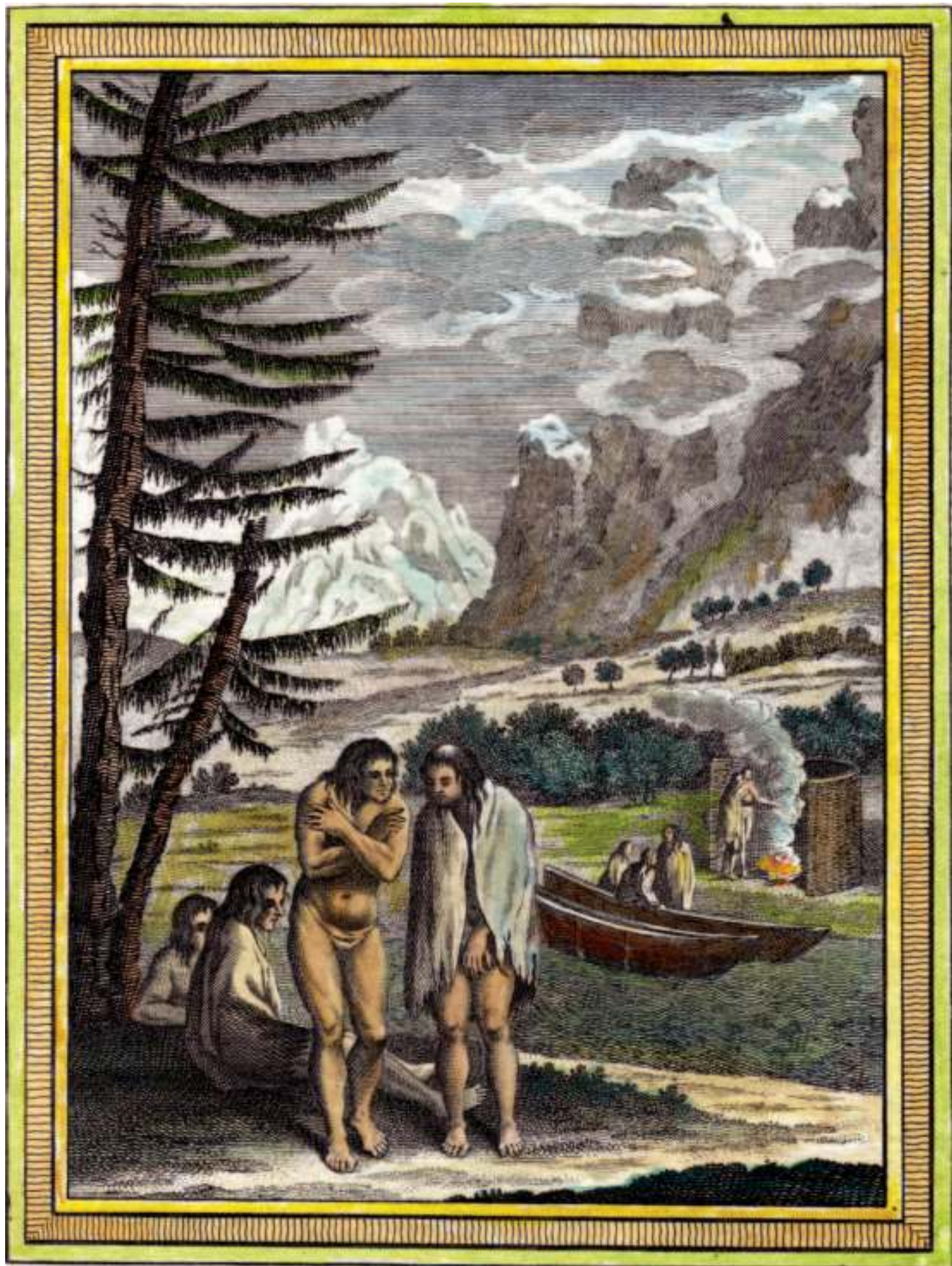
From the map *The Straits of Magalhanes... Surveyed by the Officers of His Majesty's Ships Adventure and Beagle under the Direction of Captain Philip Parker King ERS, Pringle Stokes & Robert Fitz Roy, 1826-34*" (Inv. N° 103 MMU). This is another outstanding survey that took eight years to complete. As we already mentioned, the whole south area of the strait was practically unknown, and the archipelago on the Pacific side was a mere labyrinth of islands. As we can see, the bay of San Sebastián now was no longer the "channel" assumed for centuries.

This was a significant task, because they demonstrated that these waters were calm and therefore safe, just the opposite to open waters. This route would be later used for trade. This route was guided by the accountings of Sarmiento de Gamboa and the information provided by English and American sealers.

Meanwhile, Parker King, commander of the Adventure, conducted his two-month hydrographic study on the archipelago near Cape Horn and then sailed for Valparaíso. As we can see, work was very demanding and, while men recovered, ships were inspected as usual. So the Beagle and the Adelaide followed suit in Ancud.

The fourth expedition started in late 1829. Robert Fitz Roy, again with the brigantine Beagle sailed from the western mouth of the strait to the southeastern coast of the Isla Grande de Tierra del Fuego. That is, up to the course named Beagle Channel. The region studied by Fitz Roy was known as Desolated South (Desolación del Sur) and was feared by mariners. He made partial surveys and, on many occasions, he sailed into the channels he came across on smaller vessels than the Beagle not to put her at risk. During his two-month stay, he accounted for an intricate labyrinth of channels, islands, islets, peninsulas, and bays. At the same time, he made contact with native peoples – both the Kaweskar or Alakaluf and the Yamana or Yaghan. In March, Fitz Roy surveyed the Navidad bay and entered Nassau bay in April. In this area, he studied the Hermite islands and discovered the channels Murray and Beagle. He left the area in late May bound for Montevideo and Rio de Janeiro taking significant hydrographical materials and having made outstanding discoveries. He also took four Fuegians with him with the idea of instructing them in England and then taking them back to their environment for them to educate their fellow men and rescue them from barbarism.

At the same time, the schooner Adelaide set sail from the gulf Golfo de las Penas bound for the Strait of Magellan, just the opposite of her voyage the previous winter. They rediscovered many places Juan Ladrillero had sailed around, such as the bay Última Esperanza with a huge interior sea that crosses the Andes. They stayed there for over three weeks sailing the different arms. On April 24, the Beagle reached the Strait of Magellan and, on May 4, she anchored at Puerto



Hambre, lugar de encuentro con el resto de la flota. Esta travesía tuvo la gran importancia de marcar por primera vez lo que sería la ruta comercial normal hasta la apertura del canal de Panamá.

Pero como si todo esto no fuera suficientemente trascendental para el conocimiento austral de América, la goleta *Adventure* continuó con los relevamientos dentro del estrecho. En mayo puso proa a Río de Janeiro y luego a Plymouth. Habían transcurrido cuatro años con un gran trabajo de recolección de datos que llevó varios años más procesarlos, pero que en realidad al poco tiempo tuvieron excelentes resultados al ver la carta general publicada en 1831 por el Almirantazgo Británico en base a parte del trabajo realizado. Las cartas particulares, puertos y cuarterones se fueron publicando tiempo después. (p. 115, Mateo Martinic Beros, ob. cit.).

Más desapercibido, pero importante para Tierra del Fuego, fue el paso de la expedición de Henry Foster con la goleta *Chanticleer* entre 1828 y 1829. Fue enviada por la Real Sociedad Geográfica de Londres. Estuvo en Isla de los Estados, donde en puerto Cook estableció un puesto de observación con el fin de precisar la forma de la Tierra. Mientras los científicos trabajaban con el péndulo, los marinos hicieron un gran trabajo hidrográfico. Luego ingresaron en bahía Nassau y al archipiélago del Cabo de Hornos donde continuaron con las observaciones.

En 1831 el Almirantazgo Británico dispuso continuar con el estudio de la región, enviando la expedición de Robert Fitz Roy de 1832 conocida como el segundo viaje. Tal vez porque fue el que tuvo más connotaciones colaterales, en especial debido a las conclusiones a las que llegó Charles Darwin (que viajaba como naturalista) tanto las de índole geológico, paleontológico como las biológicas (evolución de las especies) o las que se refieren a sus observaciones etnográficas, con las consecuencias que tuvieron. La idea era continuar

Hambre (Port Famine), meeting point with the rest of the fleet. This voyage was very significant in that it used for the first time the route that would be the regular trade route until the opening of the Panama Canal.

But as if this were not relevant enough for the knowledge of South America, the schooner Adventure continued surveys inside the strait. In May, the Adventure set sail for Rio de Janeiro and then for Plymouth. They had been four years gathering important information and they took several years more to process. These outstanding results were quickly seen in the general chart published by the British Admiralty in 1831. The special charts and harbor charts were published later (Mateo Martinic Beros, op. cit., p. 115).

Though it went unnoticed, the passing of the expedition led by Henry Foster aboard the schooner Chanticleer between 1828 and 1829 was important for Tierra del Fuego. This expedition was commissioned by the Royal Geographical Society of London. They were to Isla de los Estados and established an observation station at Port Cook with the aim of determining the shape of the Earth. While scientists worked with the pendulum, mariners conducted a significant hydrographical work. Then, they entered Nassau bay and the Cape Horn archipelago, where they continued with observations.

In 1831, the British Admiralty decided to resume research works in the region and sent another expedition led by Robert Fitz Roy in 1832, known as the second voyage. Maybe this expedition had a greater impact because of the conclusions of Charles Darwin (the naturalist with the expedition) as regards geology, paleontology, biology (the evolution of the species), and ethnography. The objective was resuming works in the Strait of Magellan and they would also focus on the eastern and southern coast of Tierra del Fuego. They set sail in January 1832 and, after calling at some places along the Atlantic coast in Patagonia, they arrived in the Fuegian archipelago in December. They started with the survey of the coast of Hoste island and they sailed along the eastern coast of Navarino Island. They sailed into the Beagle Channel through its Atlantic mouth, reached the Murray channel and entered Wulaia bay. At that point, Fitz Roy could fulfill his personal mission and returned Fuegia Basket and Jimmy Button, the two Yamanas he had taken to England in his previous voyage, to their home land.

Inv. N° 54 MMU. Muestra los habitantes del estrecho de Magallanes; aparecen canoas como las yamana.

Inv. N° 54 MMU. This shows the inhabitants of the Strait of Magellan with canoes like the Yamana's.

con los trabajos en el estrecho de Magallanes y también fijaba su atención en la costa oriental y austral de Tierra del Fuego. Partieron en enero de 1832, y luego de varias recaladas en la costa atlántica de la Patagonia arribaron al archipiélago fueguino en diciembre. Comenzaron con el relevamiento de la costa de isla Hoste y luego recorrieron la costa oriental de isla Navarino. Entraron al canal Beagle desde su boca en el Atlántico llegando al canal Murray e ingresando a la bahía de Wulaia. Allí Fitz Roy puede cumplir una parte importante de su misión personal que era devolver a “Fuegia Basket” y a “Jimmy Button”, dos de los yamanas que había llevado a Inglaterra en su anterior viaje, a su tierra natal.

Hecho esto continuó su periplo de investigación por el canal Beagle hacia el Pacífico, recorriendo muchos de los fiordos que confluyen en él. Regresando en dirección a Malvinas con la idea de una posterior internada en Montevideo, Fitz Roy recorrió nuevamente la costa de Navarino para realizar relevamientos y ver cómo evolucionaban sus nativos, cosa que lo desilusionó muchísimo dado que habían vuelto a su primitivismo inicial. La temporada de 1833 la iniciaron con varias recaladas en la costa patagónica para finalmente dirigirse al archipiélago del Cabo de Hornos y completar el relevamiento del litoral. También hicieron un intenso trabajo hidrográfico en las islas Malvinas y prepararon al *Beagle* para su periplo por el Pacífico, el cual comenzaron en 1834 pasando una vez más por el estrecho de Magallanes, pero por una ruta descubierta por los cazadores de lobos marinos (foqueros) saliendo al océano por el paso Cockburn.

El trabajo realizado en casi ocho años de relevamiento hizo que se conociera cabalmente el archipiélago fueguino y fue base para toda la cartografía posterior. Los primeros resultados de este gran trabajo hidrográfico se vio reflejado en las publicaciones de cartas náuticas realizadas a partir de 1831 por el Almirantazgo Británico, que sucesivamente iba publicando cartas de detalle, puertos y cuarterones. Luego fueron publicadas por París y hacia 1860 por Madrid. También había mejorado mucho la calidad de impresión y la forma de realizar los grabados.

The works performed throughout almost eight years of surveys allowed a comprehensive knowledge of the Fuegian archipelago and were the base for all the cartography to come. The first results of this great hydrographical work were published in nautical charts printed as of 1831 by the British Admiralty as part of its regular editions of pilot charts and harbor charts. These were later published in Paris and, around 1860, in Madrid. The quality of printing and engraving techniques had improved a great deal.

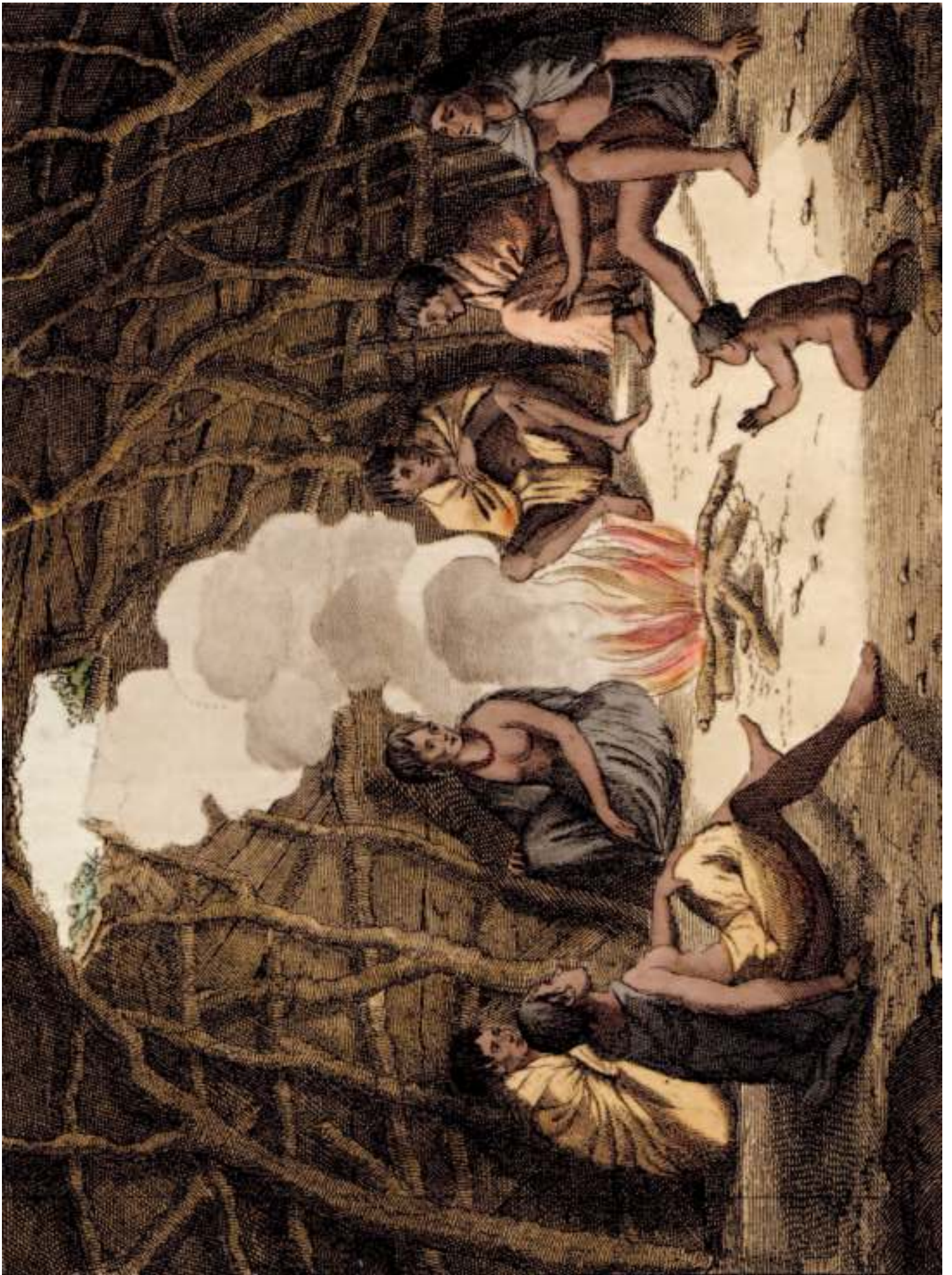
AN ENGLISH MISSIONARY EXPEDITION – W. PARKER SNOW

Soon after these voyages led by Robert Fitz Roy, the area of the Beagle Channel was given a new significance thanks to the statements and conclusions of Charles Darwin (still studied by present scientists) and the stay of Fuegians in England. The reaction of religious groups led to the foundation of the South America Missionary Society, which aimed at saving the Yamana natives by civilizing them. The Society wanted natives to tolerate Europeans that sooner or later would establish at that latitude.

This experience resulted in the beautiful book Two Years Cruise off Tierra del Fuego... by W. Parker Snow published in London in 1857. He makes an account of the voyage around part of Tierra del Fuego, the Malvinas Islands, Patagonia and the Río de la Plata aboard the schooner Allen Gardiner chartered by the Missionary Society that set up on Keppel island, on the Malvinas Islands. His work is very interesting because, apart of stating his point of view about the Yamana, he made cartographic surveys on the basis of the nautical charts drawn by Fitz Roy. As an example, there is a particular chart he obtained surveying Banner Cove (Puerto Bandera), on Picton island, where the missionary group led by Allen Gardiner tried to settle down in 1852. The native Yamana were so hostile that missionaries left the place and took shelter at Puerto Español (on the other side of the channel), where they starved to death.

Inv. N° 52 MMU. *Interieur d'une habitation de la Terre de Feu* (1840 c).

Inv. N° 52 MMU. *Interieur d'une habitation de la Terre de Feu* (ca. 1840).





UNA EXPEDICIÓN MISIONERA
INGLESA: W. PARKER SNOW.

Al poco tiempo de estos viajes realizados por Robert Fitz Roy la zona del canal Beagle iba a tomar otra dimensión, debido a las declaraciones y conclusiones de Charles Darwin, que todavía hoy en día los científicos siguen investigando, como por el paso de los fueguinos por Inglaterra. La reacción por parte de grupos religiosos llevó a fundar la South America Missionary Society para tratar de salvar al pueblo yamana civilizándolo, para que de esa forma pudiera tolerar a los europeos que tarde o temprano se asentarían en esas latitudes.

Así es como podemos encontrar el hermoso libro, publicado en Londres en 1857, *Two Years Cruise off Tierra del Fuego...* de W. Parker Snow. Relata el periplo que lo llevó a recorrer parte de Tierra del Fuego, islas Malvinas, Patagonia y el Río de la Plata cuando comandó la goleta *Allen Gardiner* fletada por la Sociedad Misionera que se asentó en la isla Keppel, Malvinas. Es muy interesante porque además de ilustrarnos como

MORE COUNTRIES JOIN
EXPLORATIONS – ITALY, FRANCE,
BELGIUM, AND SWEDEN

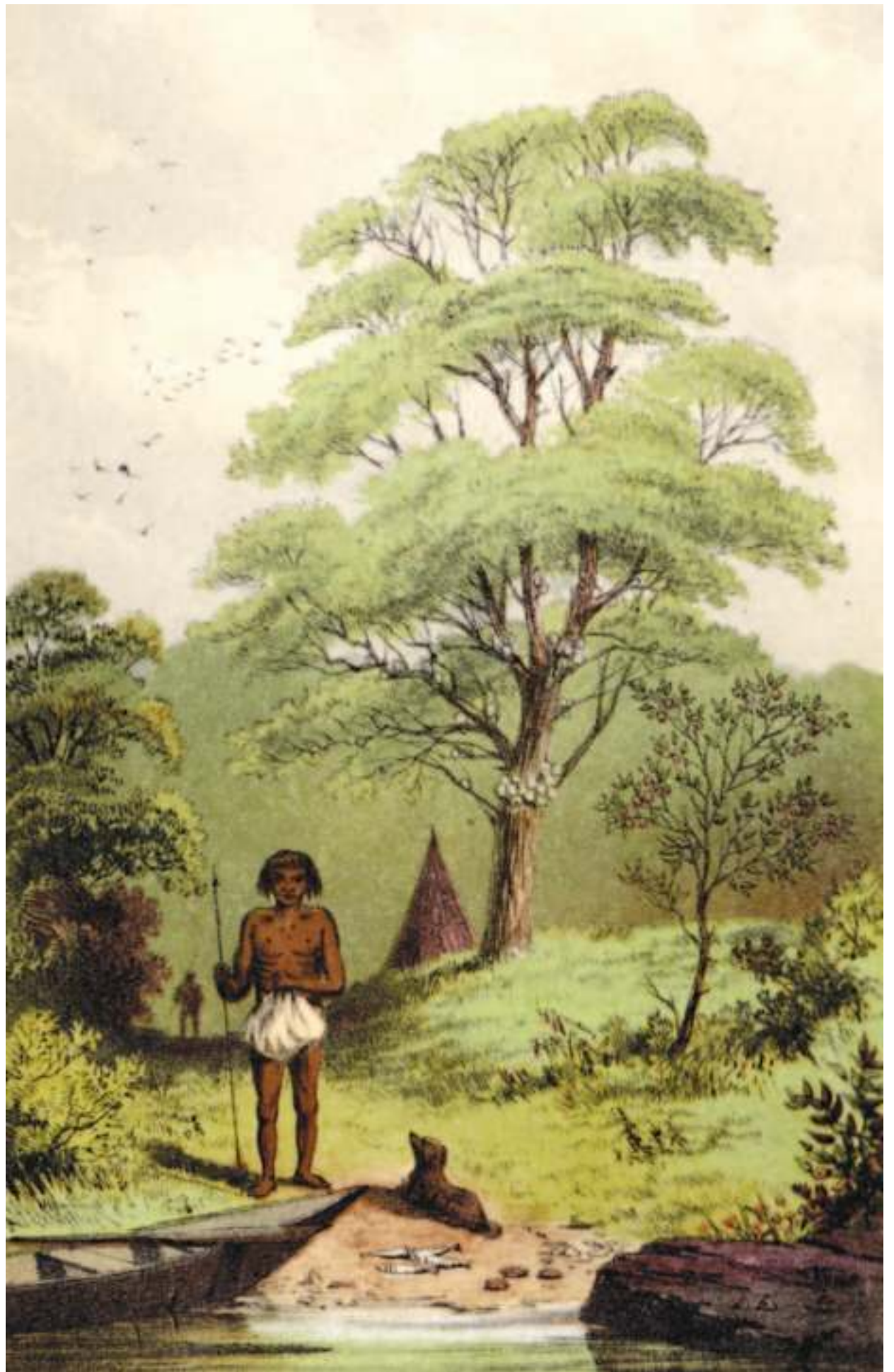
With the new interest in merchant shipping between Europe and the west coast of America, the United Kingdom went on sending survey expeditions to the coast of Chile. Italy, France, and Germany also joined. The focus was on the large archipelago and the myriad of channels from the Strait of Magellan up to the gulf Ancud (Chiloé). By the ending of the 19th century, another three English expeditions

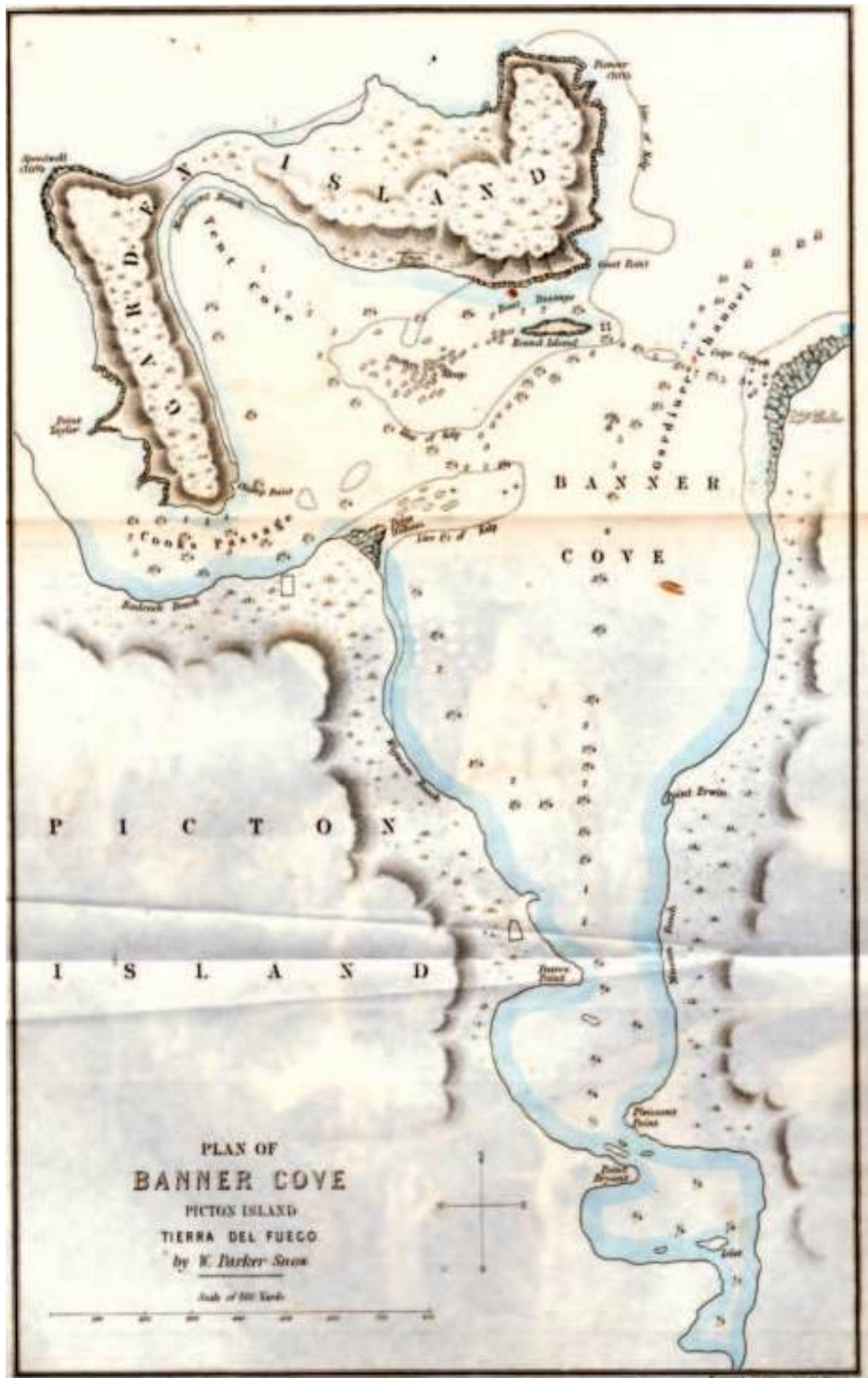
N° Inv. 119 MMU: *Banner Cove, Picton Island.* Autor: M & N Hanhart, lith. W. Parker Snow (1857).

N° Inv. 119 MMU: *Banner Cove, Picton Island.* Author: M & N Hanhart, lith. W. Parker Snow (1857).

N° Inv. 117 MMU: *The Fuegian and his food.* Autor: M & N Hanhart, lith. W. Parker Snow (1857).

N° Inv. 117 MMU: *The Fuegian and his food.* Author: M & N Hanhart, lith. W. Parker Snow (1857).





vio a los yamanas realizó relevamientos cartográficos basado en las cartas náuticas levantadas por Fitz Roy. A modo de ejemplo vemos una en particular que relevó en Banner Cove (Puerto Bandera), isla Picton, donde el grupo misionero liderado por Allen Gardiner intentó establecerse en 1852. Fueron tan hostigados por los yamanas que abandonaron el lugar, refugiándose en Puerto Español (del otro lado del canal) donde murieron de hambre.

MAS PAÍSES SE SUMAN A LAS EXPLORACIONES: ITALIA, FRANCIA, BÉLGICA Y SUECIA

Al despertarse el interés de la navegación comercial entre Europa y la costa oeste de América, el Reino Unido continuó enviando expediciones de relevamiento a la costa chilena. A estas se le sumaron Italia, Francia y Alemania. En especial se exploró el gran archipiélago y la profusión de canales que van desde el estrecho de Magallanes hasta el golfo de Ancud (Chiloé). Antes que termine el 800 fueron enviadas otras tres expediciones inglesas. El tráfico mercante de 1860-70 era muy grande. Con el vapor se vio favorecida la ruta del estrecho de Magallanes para pasar de un océano a otro. Tenía una gran ventaja: sin depender del viento podían navegar sin mayores inconvenientes por aguas protegidas (salvo en el golfo de Penas) desde cabo Vírgenes, boca oriental del estrecho, hasta casi el golfo de Ancud. Esto fue así hasta 1914, cuando se realizó la apertura del canal de Panamá.

En cuanto al archipiélago fueguino, fue muy visitado por los exploradores antárticos y así se fueron acumulando más descubrimientos y una mayor exactitud en la cartografía. Veremos estas expediciones cuando tratemos la cartografía antártica. Existe una expedición ítalo-argentina, que con intenciones de explorar la Antártida tan sólo llegaron hasta Tierra del Fuego donde

were organized. Merchant shipping during the 1860s was very busy. With the arrival of steamers, the route from one ocean to the other via the Strait of Magellan was favored. This route offered an important advantage – not being dependent on winds, ships could sail without major setbacks in sheltered waters (except for the gulf Golfo de las Penas) from cape Virgenes, at the eastern mouth of the strait, up to almost the Ancud gulf. This continued until 1914, when the Panama Canal was opened.

As for the Fuegian archipelago, it received many Antarctic explorers, more discoveries were made, and cartography became more accurate. We will elaborate on these expeditions when dealing with Antarctic cartography. A joint expedition between Italy and Argentina was organized in an attempt to explore Antarctica, but they only reached Tierra del Fuego, where they stayed for eight months in 1882. It was the expedition led by the Italian Navy Lieutenant Don Giacomo Bove as Chief of the Scientific Commission, expedition that was known as the Southern Argentine Expedition (Expedición Austral Argentina). Commander Luis Piedra Buena, with great expertise on the South Seas, was appointed Chief Navigator.

Giacomo Bove had a polar background as part of an expedition to the Arctic under Prof. Nordenskjöld. Now he intended to call at Buenos Aires and Tierra del Fuego, and then head for the South Shetlands and the Antarctic Peninsula to sail back to Genoa via South Africa. Though at the beginning it was intended to be an Italian expedition, Giacomo Bove realized his country would not support him with enough funding, so he tried to get more support in Buenos Aires. Public subscriptions, conferences, fund raising events were organized, and the National Government contributed with money. Funding was derived from Congress laws that ordered explorations in the southern area given the boundary conflict with Chile. So the original Italian expedition to the South Pole turned into an Argentine expedition to the southern region. Only if a steamer was available, the expedition would attempt to explore the Antarctic Peninsula. Though President Roca assigned the corvette Uruguay and the schooner Cabo de Hornos, the Navy Ministry only authorized the schooner Cabo de Hornos and the cutter Patagones to take part for safety reasons. They departed from Montevideo on December 25, 1881. As we can see in

N° Inv. 124 MMU: *Plan of Banner Cove. Picton Island. Tierra del Fuego.* Autor: M & N Hanhart, lith. W. Parker Snow (1857).

N° Inv. 124 MMU: *Plan of Banner Cove. Picton Island. Tierra del Fuego.* Author: M & N Hanhart, lith. W. Parker Snow (1857).

permanecieron ocho meses en 1882. Fue la expedición que tuvo al Teniente de la Marina de Italia Don Giacomo Bove como Jefe de la Comisión Científica, a la que se conoció como “Expedición Austral Argentina”. El Comandante Luis Piedra Buena, gran conocedor de los mares australes, fue designado como jefe de navegación.

Giacomo Bove tenía como antecedente polar el haber participado de una expedición al Ártico al mando del Prof. Nordenskjöld. Ahora se proponía recalar en Buenos Aires, Tierra del Fuego y dirigirse a las islas Shetland del Sur y a la península Antártica, regresando a Génova vía Sudáfrica. Si bien en un comienzo pretendió ser una expedición italiana, Giacomo Bove se dio cuenta que su país no le iba a dar fondos suficientes y trató de conseguirlos en Buenos Aires. Se hicieron suscripciones públicas, conferencias, colectas y el aporte del Gobierno Nacional. El mismo se lo asignó a las leyes del Congreso que ordenaban las exploraciones en la zona austral dado el conflicto de límites con Chile. Así fue que de una expedición italiana al Polo Sur, se pasó a una Argentina, pero a las regiones Australes. Sólo si se conseguía un vapor se intentaría explorar la península Antártica. Si bien el Presidente Roca destinó la Corbeta *Uruguay* y la goleta *Cabo de Hornos*, el Ministerio de Marina por razones de seguridad únicamente autorizó a la goleta *Cabo de Hornos* y al cúter *Patagones*. Partieron de Montevideo el 25 de diciembre de 1881, y como podemos ver en los mapas reproducidos en esta obra hicieron un excelente trabajo tanto en la Isla Grande de Tierra de Fuego como en Isla de los Estados. En los mapas reproducidos se puede ver que son tomados de los editados por el Almirantazgo Británico. Regresaron a Buenos Aires el 1° de setiembre de 1882 con un importante trabajo realizado por los científicos Carlos Spegazzini (naturalista de la UBA), el Dr. Decio Vinciguerra (zoólogo y botánico) y el Dr. Domingo Lovisato (geólogo). Para Argentina fue muy importante y tuvo su trascendencia, llamando la atención del público en general sobre la región austral del país y a los gobernantes para autorizar exploraciones y la colocación de faros, como luego sucedió en 1884. Fue la Expedición

the maps reproduced in the present work, this expedition conducted an excellent research both on Isla Grande de Tierra del Fuego and Isla de los Estados. The maps reproduced clearly show that they were based on maps published by the British Admiralty. They returned to Buenos Aires on September 1, 1882, carrying important results from the work of Carlos Spegazzini (naturalist from the University of Buenos Aires), Dr. Decio Vinciguerra (zoologist and botanist), and Dr. Domingo Lovisato (geologist). This had a positive impact in Argentina and caught the public's attention about the south of the country. Rulers authorized explorations and the setting up of lighthouses, as it was done in 1884. It was the Expedition to the South Atlantic, commanded by Commodore Augusto Lasserre, that set up the lighthouse at San Juan de Salvamento on Isla de los Estados and founded the town of Ushuaia opposite the Anglican Mission.

The French expedition “Mission Scientifique du Cap Horn” (1882-1883), aboard the frigate La Romanche commanded by Louis Martial is worth of mention. In connection with the International Polar Year, France suggested that research works should be conducted on the passing of Venus in the region closest to the South Pole that could be reached. This place turned out to be the Cape Horn archipelago (Nassau bay, Orange, and Hermite islands) and included a visit to the bay of Ushuaia. The stay of the French expedition was reflected on a work made up of twelve volumes with mainly scientific content – outstanding photographs of the Yamana and an interesting anthropological study. Though not so much appreciated at present, the journal of Louis Ferdinand Martial contains excellent information and is also available. The Maritime Museum of Ushuaia published a translation into Spanish of the original Mission Scientifique du Cap Horn, (Volume 1), Histoire du Voyage Louis Martial Gauthier Villars, 1888 (see Bibliography).

Another important Argentine expedition was the one headed by the Romanian Julius Popper, who sailed around the Atlantic coast of Tierra del Fuego in 1886. Apart from making a survey of the interior, he intended to extract gold from auriferous sand and settled down north of El Páramo, at San Sebastián bay. He prepared a map of Tierra del Fuego with notes such as “Popper Colony” at the mouth of the river Río Grande, where the town of Río Grande is situated at



Estas reproducciones del libro de Giacomo Bove nos muestran el "Canal de Beagle" (Nº 1) con un interesante ingrediente que son los nombres yamana. La carta es la levantada por la expedición de Fitz Roy al igual que las que vemos en el Anexo 2.

These reproductions from the book by Giacomo Bove show us the "Beagle Channel" (Nº 1) with the interesting ingredient of the Yamana names. The chart is the one surveyed by Fitz Roy' expedition, the same as the charts in Annex 2.



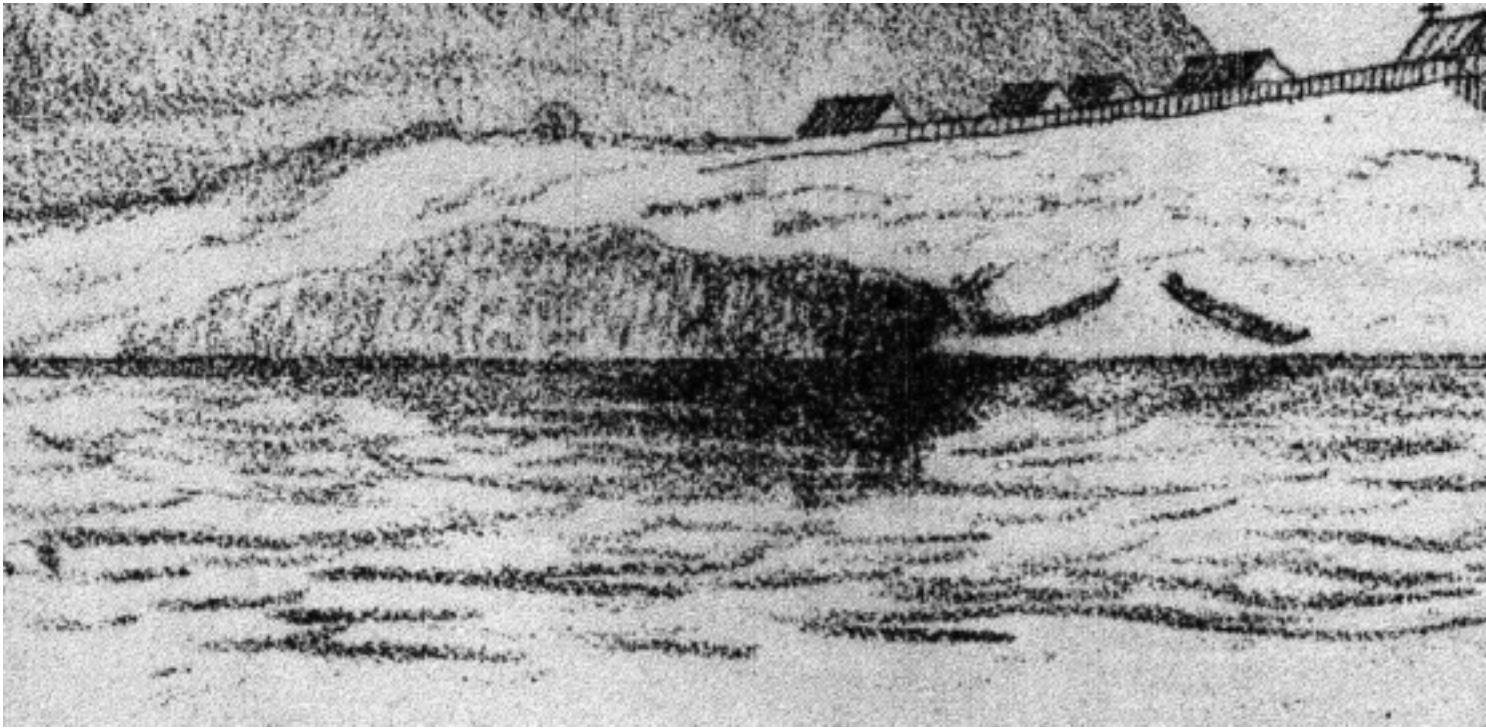
Vemos también como se establecían los yamana cerca de las casas de los misioneros, con sus refugios y canoas (Figura III del libro de Giacomo Bove).

We can also see how the Yamana settled down with their shelters and canoes near the houses of the missionaries (Figure III, from the book by Giacomo Bove).



Una canoa de corteza con sus ocupantes navegando suavemente nos muestran en la Fig. IV del libro de Giacomo Bove (más grabados y mapas en el Anexo 2).

Figure IV from the book by Giacomo Bove shows a bark canoe with natives on board sailing gently (for more engravings and maps, see Annex 2).



En la Figura II del libro de Giacomo Bove “Tierra del Fuego” “Misión Inglesa de Usciunaia” (Ushuaia) nos da una idea de cómo estaban establecidos los anglicanos de la South American Missionary Society en la península, en el sector actualmente ocupado con casas de la Armada conocido como Misión Baja.

Figure II from the book by Giacomo Bove, “Tierra del Fuego” and “Misión Inglesa de Usciunaia” (Ushuaia), gives us an idea of how the Anglicans from the South American Missionary Society had settled on the peninsula, in the area occupied by Navy houses known as Misión Baja (Lower Mission).

al Atlántico Sur, comandada por el Comodoro Augusto Lasserre, que instaló el Faro de San Juan de Salvamento en Isla de los Estados y fundó la ciudad de Ushuaia frente a la Misión Anglicana.

Es importante resaltar la expedición francesa “Mission Scintifique de Cap Horn” (1882–1883), en la fragata *La Romanche* comandada por Louis Martial. Francia, con motivo del Año Polar Internacional, propuso realizar investigaciones sobre el paso de Venus en la región más cercana al Polo Sur que alcanzase. Esta fue el archipiélago del Cabo de Hornos (bahía Nassau, Orange, islas Hermite) con una visita a la bahía de Ushuaia. Su estada se vio reflejada en doce volúmenes de un alto contenido científico: excelentes fotografías de los yamana y un interesante estudio antropológico. También, tal vez no tan apreciado actualmente, está el diario de Louis Ferdinand Martial con una excelente información. El Museo Marítimo

present and where the Salesian Mission settled down. Popper’s was the first map of Tierra del Fuego with toponyms such as *Península Mitre*, still in use (this was known as *Mauritius Land* and Popper changed its name to *Mitre*, the last name of the President of Argentina at the time). This experience was followed by an official expedition led by Ramón Lista. As we can see, the Romanian explorer Julius Popper based his cartography on the charts published by the British Admiralty, the same as all the others.

The last significant exploration in the 19th century was Otto Nordenskjöld’s in 1895. It was particularly important because it was interdisciplinary and covered the Magellanic region, as well as part of the territory of the province of Santa Cruz and the Beagle Channel all along and included a notable visit to Ushuaia.

We should mention an expedition that visited *Lapataia*, *Ushuaia*, *Harberton*, and *Isla de los Estados* and produced excellent photographic materials – the

de Ushuaia lo reeditó traducido al español del original *Mission Scientifique de Cap Horn*, Tomo 1, *Histoire du Voyage* Louis Martial Gauthier Villars, 1888 (ver Bibliografía).

Otra importante expedición argentina fue la encabezada por el rumano Julio Popper, que en 1886 recorrió la costa atlántica de Tierra del Fuego. Además de hacer un relevamiento del interior, su intención era extraer oro de las arenas auríferas y se estableció al norte en “El Páramo”, en la bahía de San Sebastián. Elaboró un mapa de Tierra del Fuego con ciertas notas como “Colonia Popper” en la desembocadura del Río Grande, donde ahora está la ciudad de Río Grande y que fue el área donde se asentó la Misión Salesiana. Este fue el primer mapa de Tierra del Fuego con topónimos como península Mitre, que ha quedado en la actualidad (se lo conocía como Mauritius Land, y Popper lo cambió por Mitre que era el Presidente en ese momento). A esta le siguió la expedición oficial de Ramón Lista. En el caso del explorador rumano Julio Popper vemos que realizó su cartografía basándose en la producida por el Almirantazgo inglés, al igual que lo hizo el resto del mundo.

La última gran exploración del siglo XIX fue la que dirigió Otto Nordenskjöld en 1895. Tuvo una especial importancia por ser interdisciplinaria y recorrer además de la región magallánica, parte del territorio de Santa Cruz y el canal Beagle en toda su extensión con una notable visita a Ushuaia.

Debemos mencionar una expedición que pasó por Lapataia, Ushuaia, Harberton y la isla de los Estados, dejándonos excelente material fotográfico: el Conde belga Adrian de Gerlache con la fragata *Bélgica* en 1897 fue el primero en invernar con el barco.

Al mismo tiempo que sucedían estas exploraciones al continente blanco, en realidad desde unos años antes, comenzaron los constantes relevamientos hidrográficos de la Armada Argentina, así como Chile lo hizo en su litoral. (ver *Anexo sobre Cartografía Argentina por C.N. Ricardo Hermelo*).

ISLAS MALVINAS

Las islas Malvinas, (esto ahora es aceptado mundialmente) fueron descubiertas en 1520

Belgian Count Adrien de Gerlache, aboard the frigate Belgica, was the first to winter on his ship in 1897.

Practically parallel to these explorations to the White Continent, and in fact starting some years earlier, the Argentine Navy started regular hydrographic surveys, the same as Chile along its coasts (see Annex on Argentine Cartography, by C.N. Ricardo Hermelo).

THE MALVINAS ISLANDS

The Malvinas Islands were discovered by Esteban Gómez, who was aboard the vessel San Antonio as part of the fleet led by Ferdinand de Magellan (this is now acknowledged all over the world). And papal bulls state that these islands belonged to Spain. They were named San Anton after the vessel San Antonio. This ship had deserted from the attempt to cross the strait. Back in Spain, the expedition announced the discovery of a strait and that they descried land at that latitude, but they could not sail closer. The only possible explanation for the name “Sanson” that appeared on the Islario (published in Cadiz) is a mistake in the transcription by some cartographer.

Many navigators descried these islands and several countries assumed they belonged to them. But the truth is that Alonso de Camargo and Simón de Alcazaba descried them in 1540 and located them east of San Julián, at “51° of height” (meaning the meridian), and then they were published in the great work Islario de Santa Cruz (1541). This is maybe one of the best proofs contributed by cartography.

Great Britain considered the islands had been descried for the first time in 1593 by Hawkins, and this inspired the idea of setting up a colony there. This point of view is completely wrong, as proved by cartography of the time. But there are maps published that trace Hawkins’s route, for example, Inv. N° 70 MMU.

There followed other sightings. Among the most relevant, we find Cowley’s in 1684 and sightings by the Dutch Sebald de Weert, who named the Malvinas Islands as Sebaldines. He thought they were other islands, but this group belongs to the Malvinas. There was confusion for a long time and these islands were unsuccessfully searched for. We should remember that, apart from being an area with regular bad weather, cloudy sky and heavy sea, obtaining reliable positions was somewhat difficult with the astronomical methods of the time. The first mariner to land on the Malvinas

por Esteban Gómez de la nave *San Antonio* que integraba a flota de Hernán de Magallanes. Es así como en las bulas papales las islas pertenecían a España. Fueron bautizadas “San Anton” como el nombre de la embarcación *San Anton*. Esta nave había desertado del intento de cruzar el estrecho. A su regreso a España, además de dar la noticia que se encontró un estrecho, anuncia que vio tierra en esa latitud pero no llegó a acercarse. Cómo apareció el nombre “Sanson” en el *Islario* (de Cádiz), sólo se puede entender como una errónea transcripción de alguno de los cartógrafos.

Muchos navegantes las avistaron y varios países se arrogaron su pertenencia. Pero lo cierto es que Alonso de Camargo y Simón de Alcazaba las avistaron en 1540 y las ubicaron al oriente de San Julián, y en 51° de altura, se refiere al meridiano, y así fueron colocadas en la gran obra del *Islario de Santa Cruz* de 1541. Tal vez una de las mejores pruebas que nos arroja la cartografía.

Para Gran Bretaña habían sido avistadas por primera vez en 1593 por Hawkins, y eso motivó su idea de establecer una colonia en el lugar. Posición totalmente equivocada como lo demuestra la cartografía de la época, pero podemos ver cómo hay mapas publicados mostrando la derrota de Hawkins, como por ejemplo en Inv. N° 70 MMU.

Los avistajes se sucedieron. Entre ellos se destaca el de Cowley en 1684, y el del holandés Sebald de Weert que las bautiza Sebaldinas. Pensó que se trataba de otras islas, pero este grupo pertenece a las islas Malvinas. Durante mucho tiempo hubo una gran confusión y se las buscó infructuosamente. Debemos recordar que además de ser una zona con bastante mal tiempo, con mar fuerte y cielo cubierto, resultaba algo difícil obtener buenas posiciones con los métodos astronómicos de la época. El primer desembarco lo hizo John Strong en 1690, que para aprovisionarse con carne fresca de pingüino navegó por el estrecho de San Carlos, entre las dos islas y lo bautizó con el nombre de Falkland Channel. Fue en honor al quinto Vizconde de Falkland (Anthony Cary), que había financiado el viaje como tesorero de la Real Armada Británica.

Malvinas proviene del nombre francés “Malouines”, que le habían dado los navegantes

Islands was John Strong in 1690. He needed to get fresh penguin meat supplies and sailed along the San Carlos strait, between the two islands, and named it Falkland Channel. This was in homage to the 5th Falkland Viscount (Anthony Cary), who had funded the voyage as treasurer of the British Royal Navy.

The name Malvinas derives from the French Malouines, name given to the archipelago by French navigators in reference to the port Saint Malo, from where most of them came from. At that time, it was a very important maritime center at the international level. Many of these sailors used to set sail without official permits, either to trade or hunt whales and sea lions, or to explore on their own. Falklands was the name given by Great Britain due to the reason explained above. But before this, these islands were known by the name Sanson (1520). As regards the present work, this information is interesting to understand the origin of names appearing on old cartography. As time goes by, cartographers and geographers record a variety of names on maps that reflect a truth responding to their individual points of view.

But it took long for these islands to be occupied for the first time. France was first when Louis Antoine de Bougainville founded Port Louis on the eastern island in 1764 with colonists from St. Malo. The purpose was to set up a colony at a strategic site for trade with the East Indies and take advantage of local resources -sea lions, whales, fishing and logging on the coast of the Strait of Magellan and, eventually, smuggling on the coasts of Chile and Peru.

Bougainville sailed into the Strait of Magellan aboard the frigate L'Aigle looking for wood for the

Islas Malvinas (Inv. N° 70 MMU) De 1780 (circa). Se trata de una edición de París, de la cual se hicieron varias. Está titulado como *Maidenland ou de la Virgine de Hawkins*. En él dice que fueron descubiertas por Sir Richard Hawkins en 1574, aunque ya hemos visto que no fue de esa forma. También en el título dice: *Et du Canal Fakland* que fue bautizado por el Cap. James Strong, que las exploró en 1689. Este mapa recoge datos de la exploración de Hawkins.

The Malvinas Islands, circa 1780 (Inv. N° 70 MMU). This map was issued in Paris and several editions were published. It is entitled *Maidenland ou de la Virgine de Hawkins*. It reads the islands were discovered by Sir Richard Hawkins in 1574 but, as we already mentioned, this was not the case. The title also mentions *et du Canal Fakland*, which was named by Captain James Strong, who explored the islands in 1689. This map displays information collected during Hawkins' exploration.

franceses al archipiélago con referencia al puerto de Saint-Malo, de donde muchos provenían. En esa época fue un centro marítimo de gran importancia a nivel mundial. Muchos de estos marinos partían sin permisos oficiales, ya sea para comerciar o para la caza de ballenas y focas, o bien explorar por su cuenta. Falklands las llamó Gran Bretaña, por el motivo que ya vimos. Pero anteriormente a esto se las conocía con el nombre de “Sansón” (1520). En cuanto a lo que hace a este trabajo son interesantes estos datos porque así comprendemos los nombres que figuran en la cartografía antigua, dado que los cartógrafos y los geógrafos van dejando impreso en sus mapas una diversidad de nombres que nos reflejan una verdad según la entendía cada uno.

Pero pasó mucho tiempo hasta que fueron ocupadas por primera vez. Fue Francia quien tomó la iniciativa, cuando en 1764 Luis Antonio de Bougainville funda, en la isla oriental, Port Louis con colonos provenientes de St. Maló. El propósito era establecer una colonia en un punto estratégico para el comercio con las Indias Orientales, y aprovechar las riquezas del lugar: lobos marinos, ballenas, pesca y madera de la costa del estrecho de Magallanes, además de la posibilidad de realizar contrabando en las costas de Chile y Perú.

En su viaje entró al estrecho de Magallanes con la fragata *L’Aigle* buscando madera para el asentamiento francés. Al año siguiente se repitió la exploración con las fragatas de bandera francesa *L’Aigle* y *L’Etoile*. Luego de repetidas protestas por parte de España, y gracias a un acuerdo diplomático, en 1767 entregan Port Louis a los españoles, que lo rebautizan Soledad (en la isla Soledad, que es la más grande con 6.350 km² y es la del lado oriental). En la cesión se pagaron las mejoras introducidas por los colonos de Saint Maló. Fue Bougainville en persona (febrero de 1767) quien hace la entrega, previo paso por Montevideo donde, además de cobrar la indemnización, asesoró con sus conocimientos a las autoridades locales.

Es interesante leer lo escrito por el propio Bougainville:

“En febrero de 1764 había empezado la Francia un establecimiento en Malvinas. España reclamó las

French settlement. The following year the French frigates L’Aigle and L’Etoile continued with explorations. After repeated claims from Spain, and thanks to a diplomatic agreement, Port Louis was returned to the Spaniards in 1767. This port was renamed Soledad (on Soledad, which is the largest eastern island having 6,350 km²). As part of the transfer agreement, the improvements made by Saint Malo colonists were paid for. It was Bougainville himself who was in charge of the transfer in February 1767. First, he called in Montevideo where, apart from cashing the compensation, advised local authorities using his knowledge.

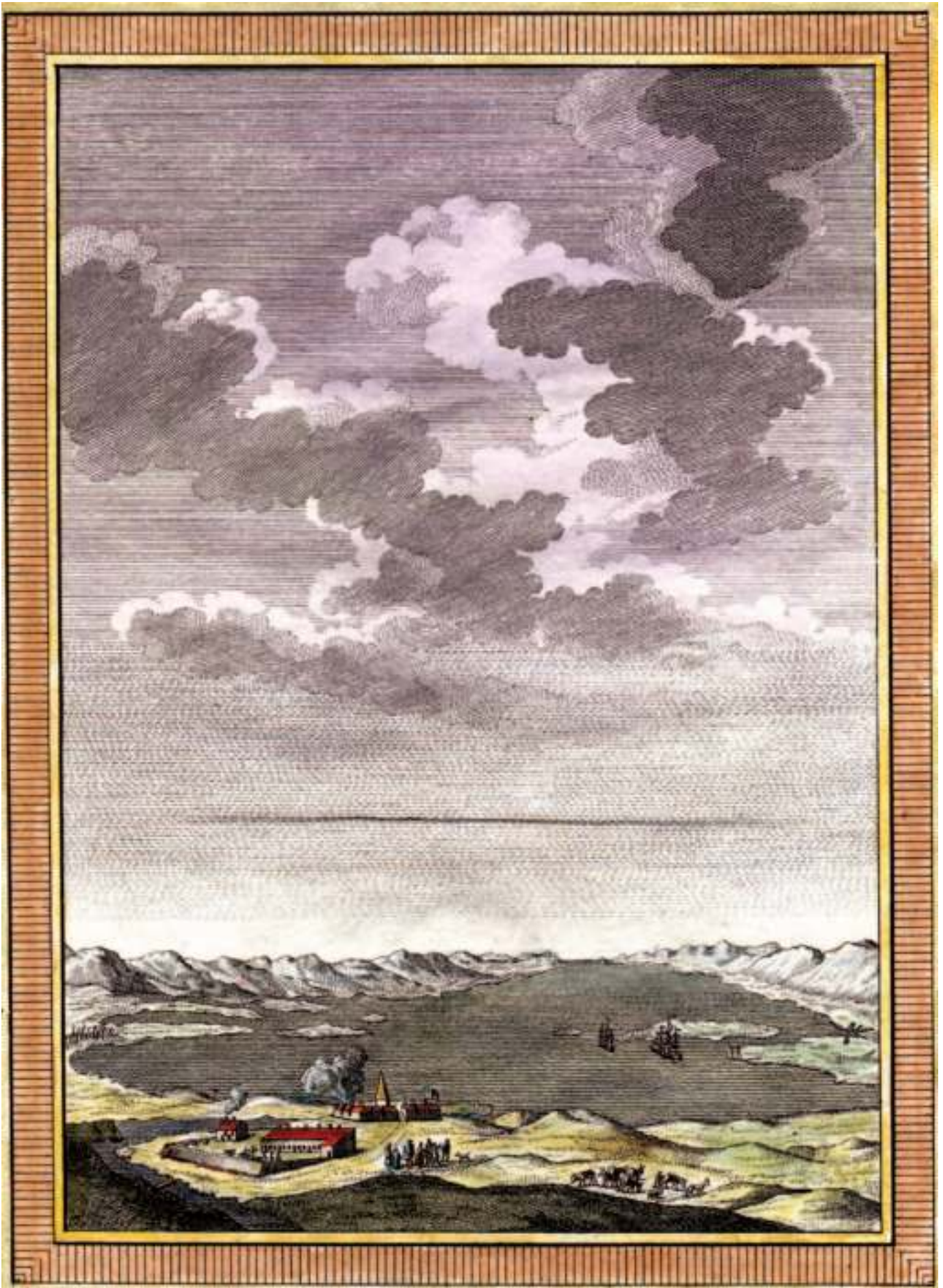
It is interesting to read the details in Bougainville’s own words – “France had set up a settlement on Malvinas in February 1764. Spain claimed the islands as a dependence of the South American continent. The King (of France) recognized Spain’s rights and issued an order to return the Spaniards our establishment.”

“On April 1, 1767, I returned the establishment to the Spaniards, who took possession by hoisting the flag of Spain, which was welcomed with a twenty-one-gun salute at sunrise and sunset by the fortress and the ships. Don Felipe Ruiz Puente, appointed Governor, received the Malvinas and reported to the Governor of Buenos Aires, Don Francisco Bucarelli, who was his superior, that the formalities of the restitution had been completed.”

Anyway, Spain respected the possession and title of the first French occupant and negotiated the purchase of the property. Bougainville signed the corresponding

Una ilustración nos muestra “Puerto Luis” (Inv. N° 73 MMU, de 1771). “*Vue de la Baie de L’Est de la plus grande des îles Malouines et de son Haitation*”. Es lo que fue la colonia francesa que realmente trató de ser una colonia y no como fuera el asentamiento inglés de dicha época. En este asentamiento existían agricultores que establecieron granjas. A ellos se le atribuye la gran cantidad de ganado cimarrón que se cazaba para 1818 por los “loberos” del Río de la Plata en sus viajes de caza a las islas Shetland del Sur.

*An illustration dated 1771 shows “Puerto Luis” (Inv. N° 73 MMU). *Vue de la Baie de L’Est de la plus grande des îles Malouines et de son Haitation*. Unlike the English settlement, the French settlement really tried to become a colony. This settlement included men that set up farms. These farmers probably left the large number of wild cattle that sealers from the Río de la Plata would hunt around 1818 in their hunting voyages to the South Shetland Islands.*



islas, como una dependencia del continente de la América meridional. El rey (de Francia) reconoció sus derechos y extendió orden de ir a entregar a los españoles nuestro establecimiento”.

“El 1° de abril de 1767 yo entregué el establecimiento a los españoles, quienes tomaron posesión izando el pabellón de España, que fue saludado con veintiún cañonazos al salir y al ponerse el sol, por la fortaleza y los navíos. Recibió las Malvinas don Felipe Ruiz Puente, nombrado gobernador, quien comunicó al gobernador de Buenos Aires, Don Francisco Bucarelli, de quien dependía, que se habían llenado las formalidades de la entrega”.

España respetó sin embargo, la posesión y el título de primer ocupante que tenían los franceses y negoció la entrega mediante el pago de una suma, por la cual firmó recibo Bougainville el 4 de octubre de 1766:

“He recibido 618.108 libras, trece sueldos y once dineros, que importan un estado que presenté de los gastos que han causado a la compañía de Saint Maló las expediciones hechas para fundar sus establecimientos en las islas Malvinas de su S. M. Católica, en esta forma: cuarenta mil libras que me entregó en París...”.

En 1787 Bougainville regresa al estrecho de Magallanes en una expedición científica, pero sin volver a ocupar las islas. Realizó una circunnavegación al mundo que quedó plasmada en una excelente obra: *Voyage autour du monde*. Se le adjudica a la primera expedición el haber dejado ganado bovino y caballar que se reprodujo formando grandes manadas de animales baguales, lo que despertó el interés de su caza para la exportación del cuero y el “tasajo” que era dado de comer a los esclavos en Brasil.

Pero a España le incomodaba también la presencia británica que estuvo, en un momento, casi simultáneamente con la francesa.

El Almirantazgo Británico envió a John Byron, que zarpó de Londres con los buques *Dolphin* y *Tamar* en junio de 1764. Entró al estrecho de Magallanes recalando en Punta Dúngen, Sandy Point, Puerto Famine (Puerto Hambre) y regresó hacia las islas Malvinas donde recaló en la Gran Malvina (isla occidental, de 4.500 km² de superficie) fundando puerto Egmont en enero de 1765. Este había sido bautizado por los

receipt on October 4, 1766 – “I have cashed 618,108 pounds, thirteen solidus and eleven pennies, which represent the expenses incurred by the Saint Malo Company for the expeditions undertaken to found its establishments on Malvinas islands owned by His Catholic Majesty, in the following way – forty thousand pounds I was given in Paris...”

In 1787, Bougainville returned to the Strait of Magellan on a scientific expedition, but he did not occupy the islands again. He also circumnavigated the world and published his accounting in an outstanding work under the title *Voyage autour du monde*. The first expedition is thought to have left cattle and horses that reproduced growing into wild herds, which encouraged their hunting to export leather and tasajo (dried beef) that was used to feed slaves in Brazil.

But Spain was also uncomfortable with the British presence that overlapped with the French at a certain time.

The British Admiralty sent John Byron, who set sail from London aboard the *Dolphin* and *Tamar* in June 1764. Byron entered the Strait of Magellan and landed at Punta Dúngen, Sandy Point, Puerto Hambre (Port Famine) and returned to the Malvinas Islands where he made land on Gran Malvina (western island with 4,500 km² of surface) and founded port Egmont in January 1765. The French had named this port as Crusade Harbor, on Saunders island, opposite Keppel island. Byron took possession of the islands on behalf of the British Crown, but he left no settlers. Then he stayed at Port Famine and conducted significant hydrographic surveys. He prepared a series of special charts and harbor charts. Then he sailed on to the Pacific.

It was not until 1766 that MacBride, commander of the vessel *Jason*, founded the first English

Inv. N° 48 MMU: de 1770 tenemos esta representación de la costa patagónica que representa al navegante inglés Byron y los indios patagones. Esto sucedió en 1764, cuando a bordo del *El Delfín*, y en búsqueda de la “Terra Australis Incognita” circunnavegó la Tierra. La escena lo muestra con sus oficiales parlamentando con los patagones.

Inv. N° 48 MMU: This representation of the coasts of Patagonia dated 1770 depicts the English navigator Byron with Patagon natives. This meeting took place in 1764, when Byron circumnavigated the Earth aboard the *Dolphin* searching for Terra Australis Incognita. This scene shows Byron and his officers talking with Patagons.



franceses como Puerto de la Cruzada, en la isla Saunders, frente a la isla Keppel. Byron tomó posesión de las islas en nombre de la Corona Británica, pero no dejó persona alguna. Luego se estableció en Puerto Famine realizando un trabajo hidrográfico importante. Confeccionó una serie de cartas particulares y cuarterones de bahías y puertos naturales. Luego continuó su periplo hacia el Pacífico.

Recién en 1766 Macbride, al mando del barco *Jason* funda el primer establecimiento inglés en puerto Egmont. Es así como Inglaterra mantiene su asentamiento entre los años 1766 y 1770 y lo retoma entre 1771 y 1774. El lugar presentaba, entre otras ventajas, que estaba libre de todo ocupante. Pero de la misma forma que ocuparon las Malvinas podrían haber aplicado el “*res nullius*” al estrecho de Magallanes o a cualquier parte de la costa patagónica o incluso a Tierra del Fuego. Aclaremos que el “*res nullius*” (tierra de nadie, doctrina Monroe) no era aceptado por España como así tampoco por los países que se formaron después de la independencia en 1810. Los británicos abandonan puerto Egmont pero no renuncian a su soberanía, arrogándose el título del primer ocupante, aunque como vimos correspondía a los franceses. Tiempo después ceden sus pretendidos derechos en un tratado con España donde reconocieron que todas las islas de la costa patagónica eran españolas. Por su parte, España abandonaría sus pretensiones sobre Vancouver (1790). Sin embargo luego retomará sus pretendidos derechos de primer ocupante para desalojar a los argentinos de las islas Malvinas. El tratado de París, luego de la guerra de los siete años (1763-1765), dio como terminada la legitimidad de los principios papales como que estas tierras eran de posesión hispánica. Pero veamos un poco cómo fue la salida de los británicos de las islas Malvinas: el 25 de febrero de 1768 el gobernador de Buenos Aires recibió la siguiente orden: “*Su majestad ordena que no permita establecimientos ingleses y desaloje a la fuerza a los existentes si no acataran su intimación conforme a la ley*”

El 19 de febrero de 1770 la fragata *Santa Catalina*, al mando del capitán Hernán de Rubalcava, llegó a Puerto Egmont donde se encontraba

establishment at Port Egmont. So England kept a settlement between 1766 and 1770 and returned between 1771 and 1774. Among other advantages, this place was free of occupants. Just the same as they occupied Malvinas, the British could have applied the res nullius to the Strait of Magellan or any other part along the Patagonian coast or even Tierra del Fuego. Let's explain that res nullius (nobody's land, from Monroe Doctrine) was not accepted by Spain or other countries born after the Independence in 1810. The British abandoned Port Egmont, but they did not give up on sovereignty considering they were the first occupants though, as we mentioned before, the French were the actual first occupants. Later on, the British ceded their assumed rights in a treaty signed with Spain where they recognized that all islands along the coast of Patagonia were Spanish. On the other hand, Spain would stop claiming Vancouver (1790). Despite this treaty, the British later claimed again their pretended rights as first occupants to clear the Argentinians from the Malvinas Islands. The Treaty of Paris, after the Seven Years' War (1756-1763) put an end to the legitimacy of the papal principles indicating this land was a Spanish possession. Now let's see how the British left the Malvinas Islands. On February 25, 1768, the Governor of Buenos Aires received the following order – “His Majesty orders that no English establishments be allowed and that the existing establishments be cleared by force in case the occupants would not comply with the summons according to the law.”

On February 19, 1770, the frigate Santa Catalina, under the command of Captain Hernán de Rubalcava, arrived at Port Egmont, where the English frigate Tamar was anchored under the orders of Captain Hunt. Rubalcava sent a note to Hunt informing him that, having arrived at that port by chance, he had found a British settlement and asked Hunt to leave the seized land and coasts. The English replied that territory belonged to HM and that he would fight. So this Spanish squadron sailed back to Buenos Aires and the government sent an expedition commanded by Juan Ignacio de Madariaga made up of five frigates and one thousand and five hundred men.

Madariaga arrived at Port Egmont, northwest of the island Gran Malvina, in the middle of the southern winter – on June 10, 1770, Madariaga opened fire and defeated the English, who signed a capitulation by

anclada la fragata inglesa *Tamar*, a las órdenes del Capitán Hunt. Rubalcava le envió una nota a Hunt diciéndole que habiendo pasado por casualidad por ese puerto se encontró con un asentamiento británico y le pidió que dejara las tierras y costas usurpadas. El inglés le contestó que esas tierras pertenecían a Su Majestad Británica y que presentaría combate. Así fue que la escuadra española regresó a Buenos Aires, y el gobierno envió una expedición al mando Juan Ignacio de Madariaga, compuesta de cinco fragatas y mil quinientos hombres.

Madariaga se presentó en puerto Egmont, noroeste de la isla Gran Malvina, en pleno invierno austral: el 10 de junio de 1770 hizo tronar los cañones y venció a los ingleses, que firmaron una capitulación en virtud de la cual soldados y demás súbditos británicos debían abandonar la isla. Se les concedió que se mantuviera la bandera británica izada hasta que abandonaran el lugar definitivamente.

La rendición de puerto Egmont con todos sus detalles consta en el oficio del gobernador Ruiz Puente, incluyendo el parte detallado de Madariaga, lo que puede leerse en el archivo. La correspondencia de Madariaga y lo referente a la capitulación aparecen en los *Staters Papers*, publicados en el *Annual Register* de 1771, volumen 14, séptima edición, Londres, 1817.

La noticia en Londres casi culmina en una declaración de guerra a España, pero todo se resolvió diplomáticamente. Más que la soberanía, los británicos estaban alterados por el agravio de una expulsión mediante el uso de la fuerza. Recién en 1774 el *Endeavour* evacuó a los últimos británicos de puerto Egmont.

Otro país que hizo llamar la atención sobre Malvinas y el Mar del Sur, en ese momento colonia de Gran Bretaña, fue Estados Unidos de Norteamérica. Es así como podemos encontrar que en Nantucket (Cape Cod, Costa Este de Estados Unidos de Norteamérica) existía lo que llamaban la “Falkland Fleet”. Esta flota ballenera-lobera (de unas 15 a 20 embarcaciones), operó aproximadamente entre 1775 y 1782. Tenían permiso y protección británica para que los buques de guerra ingleses las dejasen trabajar. En

which soldiers and other British subjects should abandon the island. They were allowed to keep the British flag hoisted until they abandoned the place for good.

The surrendering at Port Egmont with all the details is recorded in the official letter by governor Ruiz Puente, including the detailed report by Madariaga, which can be read in the files. Madariaga’s letters and the information regarding the capitulation appear on the Staters Papers, published in the Annual Register, 1771, volume 14, seventh edition, London, 1817.

When the news broke in London, the British almost declared war on Spain, but everything was solved by diplomacy. The British were upset basically because of the insult of being expelled by force rather than because of the sovereignty issue. It was not until 1774 that the Endeavour evacuated the last British from Port Egmont.

Another country that drew attention on the Malvinas Islands and the South Sea was the United States of America, a British colony at the time. For example, there was a fleet known as the “Falkland Fleet” in Nantucket (situated at Cape Cod, east coast of the United States of America). This was a whaler and sealer fleet (made up of about 15-20 vessels) that operated around 1775-1782. This fleet had a permit and protection from the British for the English warships to let them operate. At the height of the war for the independence of the northern country, they got this permit all the same because most of the products obtained were exported to London. This context and the end of the independence war that overlapped with the decline of the whaling industry in the U.S.A. made the world set eyes on the region of the south seas, more precisely on Patagonia and the Malvinas Islands. Motives were both strategic and economic due to the possibility to obtain products derived from whale and sea lion hunting. Businessmen from the Nantucket island even had a project to set up a new colony and a port on Malvinas in 1775 (see Leviathan, by Eric Jay Dolin, chap. X). By 1778, the British whaling fleet in South America was very large. An example of this is found in a note by John Adams addressed to the Council of Massachusetts, where he points out that Great Britain had a fleet of seventeen whalers in the vicinity of the Río de la Plata. These fleets were usually protected by some corvette or frigate. This busy activity that demanded requests for protection

plena guerra de la independencia del país del norte lograban este permiso dado que mucho de lo obtenido se exportaba a Londres. Realmente todo este estado de cosas y el final de la guerra de independencia que coincidió con la debacle de la industria ballenera de EE. UU, pusieron en la mira del mundo la región de los mares del sur, más precisamente Patagonia y las islas Malvinas. Tanto por motivos estratégicos como las posibilidades de obtener productos derivados de la caza de ballena y lobos marinos. Incluso existió un proyecto, por parte de empresarios de la isla de Nantucket, de establecer una nueva colonia y un puerto en Malvinas en 1775 (ver *Leviathan* de Eric Jay Dolin, Cap. X). Hacia 1778 la flota ballenera británica era muy numerosa en Sudamérica. Como ejemplo podemos extraer de una nota de John Adams dirigida al Consejo de Massachusetts, donde advierte que Gran Bretaña tenía una flota de diecisiete balleneros en las inmediaciones del Río de la Plata. Por lo general estas flotas contaban con protección con alguna corbeta o fragata. Este gran movimiento y pedidos de protección y permisos entre naciones enemigas, hizo que España comenzara a tomar un mayor protagonismo.

Para darnos una idea conviene citar que en 1788 Gran Bretaña tenía una flota de trescientos catorce balleneros y Estados Unidos unos ochenta (Eric Jay Dolin, *Leviathan*). El aceite para iluminación era muy valioso, se puede decir que en ese momento era una materia prima estratégica. También se lo usó como lubricante y una de las aplicaciones que tuvo la grasa de ballena fue la obtención de glicerina, que además de su uso en cosméticos se la empleó para producir un fuerte explosivo: la nitroglicerina. La barba de ballena logró altas cotizaciones: las marcas de corsé más afamadas de París se negaban a reemplazarlas por otros materiales. Mientras tanto la Standard Oil de Rockefeller bajaba el precio del aceite que se usaba como lubricante (1911). Con el tiempo el petróleo reemplazó el uso de la grasa y cesó la matanza de ballenas, aunque ya al borde de la extinción (1930). Como dato ilustrativo, en 1846 se estimaba una flota mundial cercana a novecientos barcos, de los cuales setecientos treinta y

and permits among enemy nations encouraged Spain to take a more leading role.

To have an idea of the significance of these activities, we should note that Great Britain had a fleet of three hundred and fourteen whalers and the USA had about eighty by 1788 (Leviathan, by Eric Jay Dolin). Oil used for lighting was very valuable and it can be considered a strategic commodity at the time. Oil was also used as lubricant and one of the applications of whale fat was the extraction of glycerin that, apart from being used for the cosmetic industry, was used to produce a potent explosive – nitroglycerin. Whalebone prices rocketed – the most famous corset manufactures in Paris would not replace whalebone with other materials. Meanwhile, Rockefeller’s Standard Oil was letting the price of oil used as lubricant drop (1911). Eventually petroleum replaced fat and the killing of whales stopped, but they were already on the verge of extinction (1930). As an illustration, the world fleet was estimated to be around nine hundred ships by 1846, seven hundred and thirty-five of which belonged to the United States of America. In 1924, the last whaler from New Bedford wrecked. It is also worth noting that the Americans used harpoons and whaleboats, while the Norwegian introduced cannons, explosive grenades, and compressed air to avoid whales from sinking. This enabled them the hunting of swift and large whales such as the blue and fin whales.

Resuming our main topic, with the creation of the Viceroyalty of the Río de la Plata in 1776, the Malvinas Islands fell into its jurisdiction and Spain appointed successive governors until 1810. At that point, there was a brief period during which Spain had no presence on the islands. During this period, mostly American and English sealers used to land on these islands. Their main activity was hunting, on the islands and along the coast of Patagonia, Tierra del Fuego, and on the South Shetlands later. The “sealer” ships that set sail from the Río de la Plata landed on the Malvinas Islands the same as ships from other nations.

At this point, we can see how geographical discoveries in the archipelago of Tierra del Fuego, the almost unknown Malvinas Islands, and Antarctic exploration were related. On the one hand, there were trade ventures that made significant discoveries that were jealously kept secret and, on the other hand, important discovery voyages were funded by different countries driven by

cinco eran de Estados Unidos de Norteamérica. En 1924 naufraga el último ballenero de New Bedford. También vale la pena aclarar que los norteamericanos usaban arpones y balleneras, en cambio los noruegos ingresaron con el cañón, la granada explosiva, y el aire comprimido para que las ballenas no se hundan. Eso les permitió cazar ballenas veloces y grandes como la azul y la fin.

Retomando el tema principal, al crearse el Virreinato del Río de la Plata en 1776 las islas Malvinas quedaron bajo su jurisdicción, y España nombró sucesivos gobernadores hasta 1810. En ese momento se abre un breve período donde España no tiene más presencia en las islas. Durante este tiempo recalaban en ellas loberos norteamericanos e ingleses en su gran mayoría. En sí se dedicaban a la caza, tanto en las islas como en la costa patagónica, Tierra del Fuego y luego en las Shetland del Sur. Los buques “loberos” que partían del Río de la Plata recalaban en las islas Malvinas al igual que los de otras nacionalidades.

En esta etapa de los acontecimientos podemos apreciar cómo se interrelacionan los descubrimientos geográficos del archipiélago de Tierra del Fuego, el casi ignoto de las islas Malvinas y la exploración antártica. Por un lado estaban los que perseguían un fin comercial pero que a su vez hacían notables descubrimientos, muy celosamente guardados, y los importantes viajes de descubrimiento que patrocinaban distintos países con fines geopolíticos y económicos. Todo esto se ve reflejado en la cartografía de la región, incluyendo Patagonia, estrecho de Magallanes y la costa del Pacífico. Una región dejada de lado por siglos comenzó a ser estudiada y los mapas iban mostrando esos adelantos con los itinerarios de los viajeros exploradores.

Los cazadores de lobos marinos y ballenas siguieron en forma casi inmediata a los exploradores. También se podría afirmar que muchas de las incursiones en búsqueda de lobos marinos y ballenas hicieron descubrimientos aislados que fueron aprovechados por las expediciones científicas. Tanto era el interés en la búsqueda del aceite que se obtenía de la grasa, que vemos reflejado en un planisferio la distribución de cetáceos de todo el mundo (Inv. N° 107 MMU). Fue realizado

geopolitical or economic aims. All this is reflected on the cartography of the region, including Patagonia, the Strait of Magellan and the Pacific coast. A region that had been left aside for centuries started to be studied and maps showed little by little those discoveries in the routes of explorers.

Whale and sea lion hunters followed explorers almost immediately. We can also claim that many incursions in search for sea lions and whales made isolated discoveries that scientific expeditions took advantage of. The interest for oil obtained from fat was so high that we can see it reflected in a world map with the distribution of cetaceans all over the world (Inv. N° 107 MMU). It was made in 1851 by a hidrographer and former officer of the US Navy, Lieutenant M. F. Maury. We can see all the varieties surrounding South America and also the rest of the world (see Annex N° 3).

Back in Buenos Aires, we find Don Marcos Pagliano buying the polacre Lita in October 1817. She immediately set sail for the south and returned with a large number of sea lion furs (under the command of Captain Tidblon). If we have in mind that this natural resource was almost extinct on the coasts of Patagonia, it is possible that he reached the South Shetland Islands, but this would have been a “trade secret.” This is why it is assumed that the polacre San Juan Nepomuceno was the first vessel to reach that latitude. Other researchers claim that Spanish ships reached this area, but it is not clear because there are no records available. There is an exception to this. Nathaniel Palmer’s journal states the year and mentions the Argentine flag at the stern of the Espíritu Santo. This journal was lost for long years as it was kept by a friend of “Nat” and rediscovered around 1990.

The southern islands, which were considered administrative dependencies of Patagonia, were visited the following year by sealer ships such as the Espíritu Santo, which also returned with a large number of fur skins. Furs were exported, legally or smuggled, to England. Among other vessels, the list includes Director, San José, Pescadora, Concepción, Carmen, Despacho, Neptuno, and Vicente, but there is no accurate information as regards the places visited.

This makes it clear that it was the “sealers” that departed from the Río de la Plata the ones that opened the route for many other mariners, as it is claimed by the famous Nathaniel Brown Palmer (USA) who,

en 1851 por un ex oficial de la Marina de EE UU, el hidrógrafo M. F. Maury, Lieutenant US Navy. En él podemos ver todas las variedades que rodean Sudamérica, además del resto del mundo (ver en Anexo N° 3).

Volviendo a Buenos Aires, encontramos que en octubre de 1817 Don Marcos Pagliano compra la polacra *Lita* e inmediatamente después parte hacia el sur regresando con gran cantidad de pieles de lobos marinos peleteros (estaba al mando de Tidblon). Si consideramos que en las costas patagónicas ya casi estaba extinguido el recurso, es posible que haya llegado a las islas Shetland del Sur, pero esto era un “secreto comercial”. Por tal motivo se supone que la polacra *San Juan Nepomuceno* haya sido la primera embarcación en dichas latitudes. Otros investigadores dicen que fueron naves con bandera española, pero todo queda muy confuso por falta de registros. La excepción la aporta el diario de Nathaniel Palmer, que asienta el año y la bandera argentina en la popa del *Espíritu Santo*. Este diario estuvo por muchos años perdido, dado que quedó en manos de un amigo de “Nat”, y fue redescubierto hacia 1990.

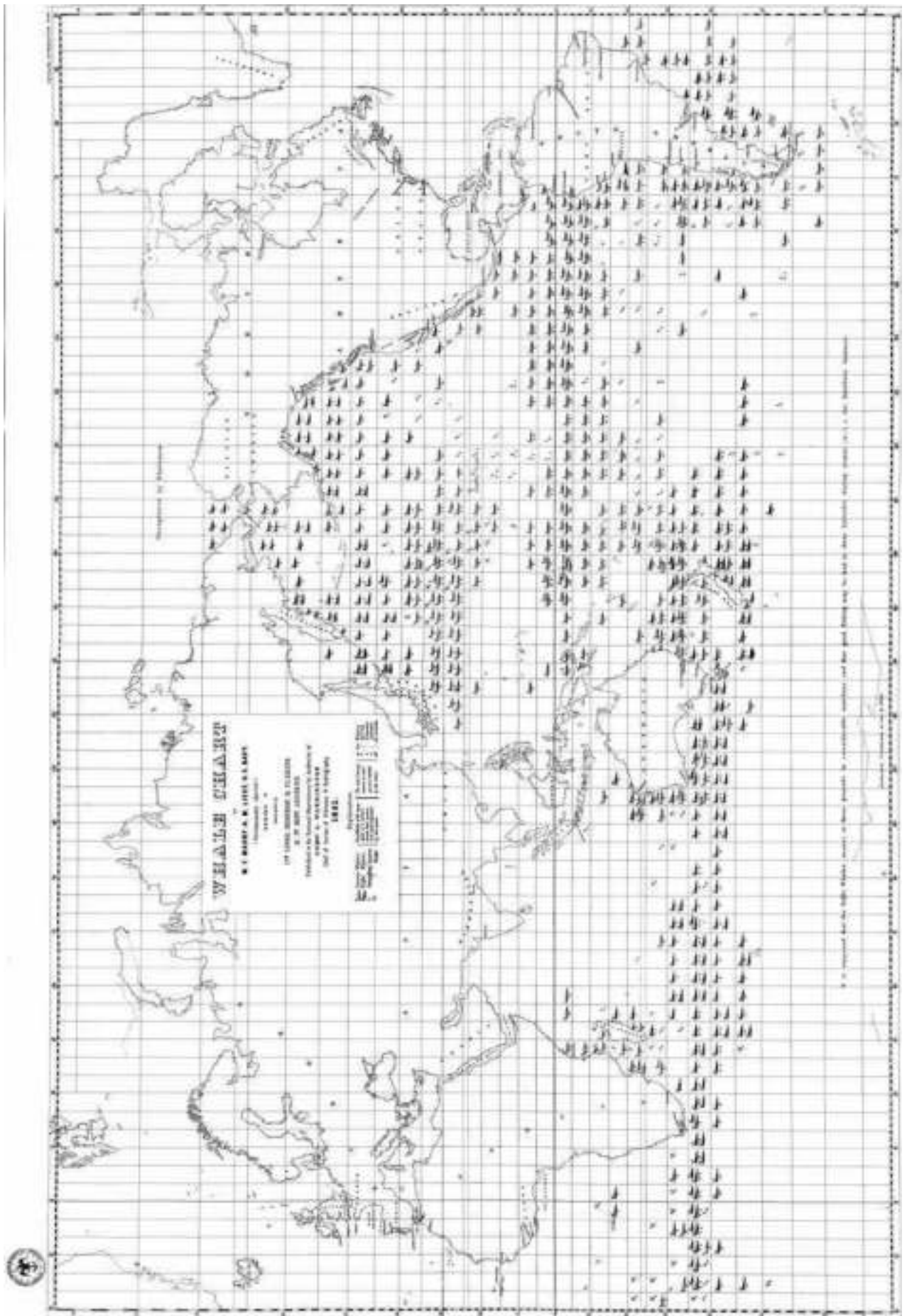
Las islas australes, que eran consideradas como dependencias administrativas de la Patagonia, fueron visitadas al año siguiente por otros buques loberos como el *Espíritu Santo*; que también regresó con gran cantidad de pieles. Estas pieles eran exportadas, legalmente o por contrabando, a Inglaterra. En la lista figuran, entre otras naves: *Director*, *San José*, *Pescadora*, *Concepción*, *Cármen*, *Despacho*, *Neptuno*, y *Vicente*; pero no existe información exacta de los lugares visitados.

De esta forma nos queda claro que fueron los “loberos” o “foqueros” que partieron del Río de la Plata, los que indicaron el camino a muchos otros navegantes, como lo afirma el famoso Nathaniel Brown Palmer (EEUU), que a bordo del *Hersilia* sigue, en 1818, al *Espíritu Santo* con bandera argentina. Tanto es así que arribados a las islas Shetland del Sur cazan conjuntamente y colaboran las dos tripulaciones para realizar la carga y estiba. Luego “Nat” Palmer regresa en otro viaje con el sloop *Hero* y realiza el notable descubrimiento geográfico hoy conocido como la Tierra de Palmer, en realidad bautizada con ese

aboard the Hersili, followed the Espíritu Santo with Argentine flag in 1818. What's more, when the two vessels arrived on the South Shetland Islands, they hunted jointly and supported each other in loading and stowing their cargo. Later on, “Nat” Palmer returned on another voyage aboard the sloop Hero and made an outstanding geographical discovery which at present is named Palmer Land, a name given by the Commander of the Russian vessel Vostok, Fabian Gottlieb von Bellingshausen. It was in homage to Nathaniel Palmer, who managed to discover the Antarctic Peninsula on his small sailing ship, a thing that the Russian expedition failed to do.

Besides, in 1819, the mariner William Smith declared that he had landed on the South Shetland Islands “by chance” aboard his ship Williams to find the islands full of sea lions. This happened during a trade voyage from Montevideo to Valparaíso, but the actual “chance” was that at that port (Montevideo) were moored the Argentine sealer ships we mentioned above. As Smith saw how they arrived loaded with furs, he decided to venture south. The discovery of the South Shetlands was attributed to Smith for a long time, but the journal of Nathaniel B. Palmer itself rules this out completely.

The Russian expedition led by F. G. Bellingshausen (1818-1820) almost overlapped with the English under James Weddell (private expedition, 1820-1821). So these expeditions found many sealers operating on these islands (see Weddell and Gurtney). Captains Smith and Fildes point out in their journals that the season 1820-1821 attracted a large number of competitors. According to W. Smith, there were between fifteen and twenty British ships and around thirty American ships that collected about two hundred and fifty thousand furs. Thanks to the manuscript by the sealer captain Robert Fildes, we learn that they were mainly British and American. Twelve ships came from Liverpool, fourteen from London (world center of fur trade at the time). American vessels came from Stonnington (nine), Nantucket (four), New York (four), Boston (three), Salem (three), New Bedford (two), New Haven (one). Another vessel arrived from Sidney, two from Valparaíso and one from Montevideo (the Hércules,



nombre por el Comandante Fabian Gottlieb von Bellingshausen; del *Vostok*, con bandera rusa. Fue en honor a Nathaniel Palmer que con su pequeño velero descubrió la península Antártica, cosa que no pudo hacer la expedición rusa.

A todo esto, en 1819, apareció el marino William Smith que declaró que en forma totalmente “casual”, recaló en las islas Shetland del Sur con su barco el *Williams*, y las encuentra repletas de lobos marinos. Fue durante un viaje comercial de Montevideo a Valparaíso, pero la real casualidad fue que en ese puerto (Montevideo) amarraban los buques loberos de bandera argentina que ya mencionamos. Así vio como llegaban cargados de pieles y decidió aventurarse a la región austral. Durante mucho tiempo se le atribuyó a él el descubrimiento de dichas islas, pero fue el mismo diario de Nathaniel B. Palmer que lo desmiente totalmente.

En forma casi simultánea pasan la expedición rusa de F. G. Bellingshausen (1818-1820) que casi se superpone con la inglesa de James Weddell (expedición privada 1820-1821). Es así como encuentran cantidad de loberos trabajando en las islas (Ver Weddell y Gurtney). Los capitanes Smith y Fildes nos detallan en sus diarios que la temporada de 1820-21 atrajo un importante número de competidores. Según W. Smith había entre quince y veinte buques británicos y unos treinta americanos, llegando a acopiar doscientas cincuenta mil pieles. Gracias al manuscrito del capitán foquero Robert Fildes, nos enteramos que participaron mayormente británicos y americanos: doce naves procedentes de Liverpool, catorce de Londres (entonces centro mundial del comercio peletero), mientras que de Norteamérica estuvieron nueve naves de Stonnington, cuatro de Nantucket, cuatro de Nueva York, tres de Boston, tres de Salem, dos de New Bedford, una de New Haven y luego una de Sidney, dos de Valparaíso y una de Montevideo (el *Hércules*, del Cap. John Drummond que había sido adquirido por comerciantes de este puerto).

Estas primeras expediciones encontraron restos de ocupación humana (diríamos asentamientos para la faena de lobos) y para 1820 ya se sabe de dos buques foqueros naufragados entre estas rocosas playas, siendo rescatadas sus tripulaciones. Para

under Captain John Drummond, which had been bought by merchants from this port).

These early expeditions found remains of human settlements (establishment to slaughter sea lions). By 1820, there was already news of sealer ships that wrecked on these rocky beaches with their crews being rescued. By 1822, there were already six sealer ships wrecked on the islands. Nothing was ever found of the famous Spanish ship San Telmo. She disappeared in 1819 with six hundred and forty-four people in the crew.

We organized various expeditions to the South Shetland Islands that resulted in findings we recorded on the book Antarctica, Historical Whaling Sites, in which we describe the remains of a shipwreck and its corresponding wood analysis that leads to assume it is one of the many sealer ships (at the Uruguayan station Estación Artigas, on Isla 25 de Mayo). We also found remains from another ship and shoes (clogs) on Media Luna island. But there are no precise data to identify them.

A group of sealers was forced to winter on Isla 25 de Mayo (King George Island) when losing their ship (Lord Melville) in 1821. This was a group of ten men that were rescued. They spent the winter at the cape known as Melville on Isla 25 de Mayo. Lorence were not so lucky – only her pilot could be rescued alive the following year, also on Isla 25 de Mayo.

James Weddell's account published in 1825 provides an interesting vision about the exploitation of the “natural resource.” Weddell points out that around three hundred and twenty thousand animals were slaughtered between 1821 and 1822 and advises that this number should be limited to one hundred thousand to preserve the resource and also advises not to kill pregnant sea lions. He also estimated that about one million and two hundred thousand fur seals were taken to England in a two-year period (1821-1822) from the South Georgia (San Pedro) island practically exterminating them. The following seasons were no longer profitable, except for 1842, of which the fleets from Cape Cod took advantage of, and 1874, profitable for the fleet from Stonnington (USA).

So expedition after expedition followed, both by sealers and explorers, involving the Malvinas Islands, Tierra del Fuego, and Antarctica. Cartography changed with every voyage to reflect the new findings.

1822 ya eran seis los buques loberos naufragados en las islas. De la famosa nave española *San Telmo*, que desapareció en 1819 con seiscientos cuarenta y cuatro tripulantes, nunca se halló nada.

A modo ilustrativo, en las diferentes expediciones realizadas en las islas Shetland del Sur, realizamos hallazgos que quedaron registrados en el libro *Antártida: asentamientos balleneros históricos*, en el cual describimos los restos de un naufragio y sus correspondientes análisis de madera que hace suponer se trata de uno de los tantos buques loberos (en la Estación “Artigas” de Uruguay, Isla 25 de Mayo / Rey Jorge). También restos de otro buque y calzados (zuecos) en la isla Media Luna. Pero no existen datos concretos para poder identificarlos.

Hubo un grupo de focueros que en 1821 estuvieron obligados a invernar en la isla 25 de Mayo (Rey Jorge) al perder su embarcación (la *Lord Melville*). Se trató de un grupo de diez hombres que luego fueron rescatados. Invernaron en el cabo que se conoce como cabo Melville en la isla 25 de Mayo / King George. No corrieron la misma suerte los hombres de la *Florence*, ya que sólo se rescató con vida a su piloto al año siguiente, también en la isla 25 de Mayo.

Del relato de James Weddell, publicado en 1825, es interesante rescatar su visión sobre la sobre explotación del “recurso natural”. Señala que entre 1821 y 1822 puede estimarse la matanza en trescientos veinte mil animales, y aconseja que se limiten a cien mil para preservar el recurso, además de no matar hembras con cría. También calcula que en dos años se llevaron a Inglaterra, desde las islas Georgias del Sur / San Pedro aproximadamente un millón doscientas mil pieles de foca peletera (1821-1822), causando casi el exterminio de la misma. Las temporadas siguientes ya no fueron rentables salvo un repunte hacia 1842, aprovechado por las flotas de Cape Cod, y en 1874 por la de Stonington (EEUU).

De esta forma se fueron sucediendo las expediciones, tanto de loberos como de exploradores, y vemos cómo quedaban involucradas las islas Malvinas, Tierra del Fuego y la Antártida. Después de cada viaje la cartografía cambiaba reflejando los nuevos hallazgos.

When seizing Malvinas Islands in 1833, the British Crown cleared the representative from the Government of Buenos Aires and Don Luis Vernet, owner of a cattle ranch. Argentina had occupied Malvinas after the Spanish had abandoned the islands after 1811. In fact, the American corsair David Jewett, aboard the frigate Heroína, was sent in 1820. He arrived on Soledad island in October to find at least fifty “sealers” (ships for sea lion hunting). At that time, sea lion hunting on the South Georgias and South Shetland islands was at its peak (over three hundred thousand furs were obtained every year) and the Malvinas Islands were used for resting, fixing ships or simply to wait for good weather. Jewett summoned the captains of the ships and read an announcement to let them know he was taking possession of the islands in the name of the country which they naturally belonged to. The explorer James Weddell describes this situation in his book and makes interesting comments. He mentions the notice sent to the captains of ships anchored at the place.

November 2, 1820

State Frigate Heroína at Puerto Soledad

Dear Sir,

I am honored to inform you I have arrived at this port appointed by the Supreme Government of the United Provinces of South America to take possession of the islands on behalf of the country they belong to according to the Natural Law. In executing this mission, it is my wish to proceed most properly and with courtesy toward all friend nations. One of the objectives of my task is to avoid the destruction of the resources necessary for ships that, sailing by, need to make land on the islands so that they can replenish with minimal expenses and trouble. As your interests are not against or competing with this mission, and believing that a personal meeting would be useful for both parties, I invite you to come aboard my ship. I would be pleased to offer you accommodation as long as you like it. On the other hand, I would appreciate if you could possibly extend this invitation to any other British subject in the area.

Yours faithfully

But James Weddell's point of view is also interesting to consider as it represents most British, many

Al tomar las islas Malvinas en 1833, la Corona Británica lo hace desalojando al representante del Gobierno de Buenos Aires, y a Don Luis Vernet, propietario de un establecimiento ganadero. La Argentina la había ocupado después que los españoles las habían dejado abandonadas, es decir después de 1811. En realidad fue enviado el corsario Norteamericano David Jewett, con la fragata *Heroína* en 1820. Llega a la isla Soledad en octubre y se encuentra con no menos de cincuenta barcos “foqueros” (dedicados a la caza de lobos marinos). En ese momento estaba el auge de la caza de lobos marinos en las islas Georgias del Sur y en las Shetland del Sur (llegaban a sacar más de trescientos mil cueros por año) y utilizaban a las islas Malvinas para reparar los barcos o simplemente esperar buen tiempo o descanso de la tripulación. Citó a los capitanes de los buques y les leyó una proclama por la cual les avisaba que tomaba posesión de dichas islas en nombre del país al que naturalmente le pertenecían. El explorador James Weddell describe en su libro esta situación, y hace interesantes comentarios. Menciona a la circular que envió a los capitanes de los buques que se encontraban en el lugar:

“Fragata del Estado: Heroína, en Puerto Soledad, Noviembre 2 de 1820.

Señor, tengo el honor de informarle que he llegado a este puerto comisionado por el Supremo Gobierno de las Provincias Unidas de Sud América para tomar posesión de las islas en nombre del país a que éstas pertenecen por la Ley Natural. Al desempeñar esta misión deseo proceder con la mayor corrección y cortesía para con todas naciones amigas; uno de los objetos de mi cometido es evitar la destrucción de las fuentes de recursos necesarios para los buques de paso, que, en recalada forzosa, arriban a las islas, y hacer de modo que puedan aprovisionarse con los mínimos gastos y molestias, dado que los propósitos de Usted no están en pugna y en competencia con estas instituciones y en la creencia de que una entrevista personal resultará de provecho para ambos, invito a usted a visitarme a bordo de mi barco, donde me será grato brindarle acomodo mientras le plazca; he de agradecerle —a sí mismo— que tenga a bien, en lo que esté a su alcance, hacer extensiva mi invitación a cualquier otro súbdito británico que se hallare en estas inmediaciones; tengo

American and not so few French subjects. In his book mentioned above and some lines before the quoted letter, he states — “... and to give an idea of the claims of South Americans as regards these islands...” They clearly regarded the islands as theirs or at least not as Argentine territory at all.

He also comments on how the taking of possession developed and the reactions of some captains — “... Some days later, he took formal possession of these islands on behalf of the patriotic government of Buenos Ayres. He read a proclamation under his flag, hoisted on the remains of the fortress, and shot a 21-gun salute. On this occasion, all officers were in full-dress uniform, which is exactly the same as our Navy uniform. This was a bad match with the dilapidated state of the ship. But he was shrewd enough to calculate the impact of this parade on the minds of the ship skippers that were on the islands. And as he had claimed his right to the shipwreck of the French ship previously mentioned, excluding several ships bound for New Shetland that had arrived there, he was aware of the need to appear as an authority. In fact, he instilled such a terror in the minds of some skippers about the eventual capture or stealing of their ships that one of them suggested raising arms against him. But he gave up when I pointed out there was no basis for his fears. On November 20, I departed from Port Louis and left Captain Jewett completing repairs. I have learnt he took his ship to the Rio de la Plata and he is now working for the Brazilian.”

Jewett, Colonel of the Navy of the United Provinces of South America and commander of the frigate Heroína.

David Jewett was born in North Parish, New London, Connecticut, on June 17, 1772. He was a corsair serving Argentina during the independence war. He was practically a neighbor of Nathaniel Palmer.

Inv. N° 109 MMU: Grabado de Iles Malouines: Colonie de Port Louis dans Ile de la Soledad, por Gaucheret del Lemaitre (1840 c).

Inv. N° 109 MMU: Engraving depicting Iles Malouines: Colonie de Port Louis dans Ile de la Soledad, by Gaucheret del Lemaitre (ca. 1840).



el honor de suscribirme señor, su más atento y seguro servidor.”

Pero también es interesante ver el pensamiento de James Weddell, y creo que representa a la mayoría de los súbditos británicos, a muchos norteamericanos y a no pocos franceses. En su libro ya citado, unas líneas antes de la carta transcrita expresa: “...y para dar una idea de las pretensiones que tienen los sudamericanos respecto a estas islas...” Es evidente que ya las sentían como una posesión de ellos, o al menos que no eran para nada territorio argentino.

También comenta como fue la toma de posesión y la reacción de algunos capitanes: “...A los pocos días tomó posesión formal de estas islas en nombre del gobierno patriótico de Buenos Ayres, leyó una proclama bajo su bandera, izada sobre las ruinas del fuerte, y disparó una salva de veintiún cañonazos. En esta ocasión, todos los oficiales vestían uniforme de gala, que es exactamente el mismo que el de nuestra armada, lo cual combinaba mal con el estado ruinoso del barco; pero él fue lo suficientemente sagaz para calcular el efecto de esta parada sobre las mentes de los patrones de barco que estaban en las islas; y como había reclamado su derecho al naufragio del barco francés anteriormente mencionado, con exclusión total de varios barcos con destino a Nueva Shetland que habían llegado aquí, era consciente de la necesidad de dar una apariencia de autoridad. De hecho, infundió el terror en las mentes de algunos patrones de barcos sobre la captura o robo de sus naves, que uno de estos propuso tomar las armas contra él; pero al señalarle yo cuán carentes de base eran sus temores cedieron. El 20 de noviembre partí de Port Louis y dejé al capitán Jewitt completando sus reparaciones. Me he enterado de que se llevó su barco al Río de la Plata y que ahora está al servicio de los brasileros”.

Jewett, Coronel de la Marina de las Provincias Unidas de Sudamérica y comandante de la Fragata *Heroína*.

David Jewett nació en North Parish, New London, Connecticut, el 17 de junio de 1772, y dedicándose al corso sirvió a la Argentina en la guerra de la independencia. Fue prácticamente vecino de Nathaniel Palmer.

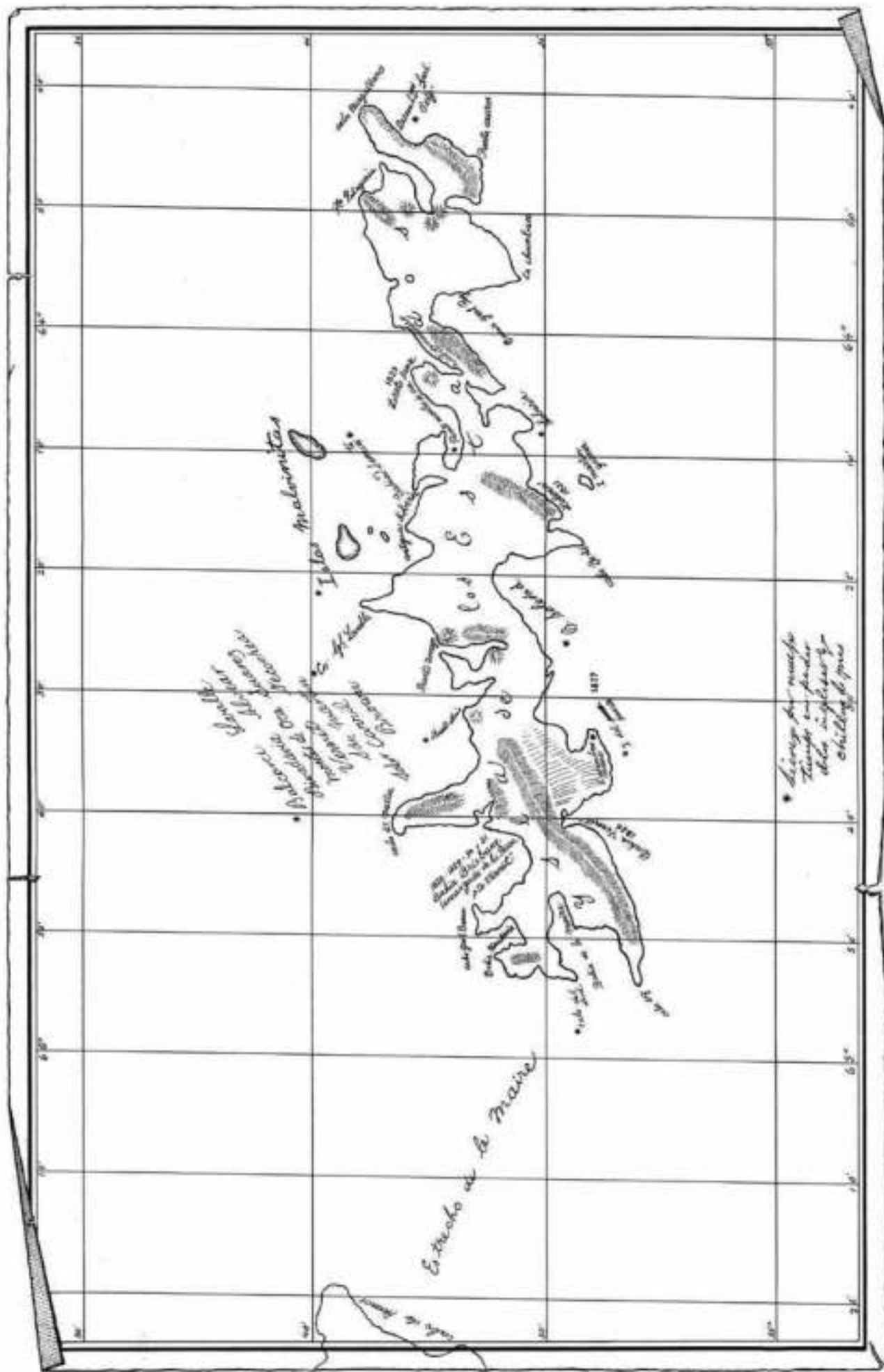
Al encontrarse mal de salud pidió ser relevado, y fue enviado en marzo de 1821 el corsario de origen británico Guillermo R. Mason, pero

As Jewett was ill, he asked to be relieved so a corsair of British origin, Guillermo R. Mason, was sent in March 1821, but he stayed for a short time. During the early years, there was no permanent presence of any official from the government of Buenos Aires. In 1824, for example, Pedro Areguati, son of a Guarani cacique from the Missions, educated in a religious school was appointed “Commander of Soledad” island. Then came the period under Luis Vernet. His partner, Jorge Pacheco, sailed to the islands in 1825, but he came back having failed in his mission of catching wild cattle. Luis Vernet made his first visit in 1826. Back in Buenos Aires, he managed to get the land that had not been given to Pacheco and Isla de los Estados. As we can see in Vernet’s map, he drew the routes of his expeditions to Isla de los Estados between 1826 and 1831. In the summer of 1826, he visited Vernet bay, present Cánepa bay, and found fur seals. Apart from being engaged in sea lion hunting, he started a logging company with Samuel Brooks in August 1829. Brooks agreed to be in charge of logging and sealing. For this purposes, he built a logging mill and boilers for fat. Nowadays we still find the remains of these buildings made with stones. We surveyed the place in an expedition organized by the Maritime Museum of Ushuaia aboard the Ice Lady Patagonia. We found a stone house and other buildings. They are situated on the northern coast of Isla de los Estados in a bay near Puerto Roca.

On June 10, 1829, the Government of Buenos Aires created a Political and Military Command that comprised all islands down to Cape Horn. The

Inv. N° 108 MMU. Este es un mapa realizado por Luis Vernet a mano alzada de la Isla de los Estados. Se pueden apreciar sus visitas a las islas y los cambios de nombres a lugares conocidos, como por ejemplo el cabo Buen Suceso esta rebautizado por Cabo de Hornos. De esta forma si hablaba de ir al Cabo de Hornos a cazar lobos marinos, lograba que si algún otro buque lo seguía fuera a parar a un lugar bastante distante. En cambio él estaría en una buena lobería que existía en el lugar y en los islotes de las inmediaciones.

Inv. N° 108 MMU. This is a freehand map of Isla de los Estados by Luis Vernet. It shows his visits to the islands and the changes of names of known places, such as the cape Buen Suceso that is renamed Cabo de Hornos (Cape Horn). This way, if Vernet was talking about hunting sea lions in Cape Horn, any other ship attempting to follow him would end up in a very distant place. Meanwhile, he would be in a good hunting site and on the surrounding islets.



estuvo poco tiempo. Sin la presencia permanente de algún funcionario del gobierno de Buenos Aires pasaron los primeros años. En 1824, por ejemplo, fue nombrado “Comandante de Soledad” Pedro Areguati, hijo de un cacique guaraní de las Misiones, educado en un colegio religioso. Luego ya entramos en la etapa de Luis Vernet. Su socio Jorge Pacheco fue a las islas en 1825 pero regresó, habiendo fracasado en la misión de cazar ganado bagual. Luis Vernet realiza un primer viaje en 1826. Al regresar a Buenos Aires consigue que se le adjudiquen las tierras que no estaban dadas a Pacheco y la isla de los Estados. Como vemos en el mapa elaborado por él, están marcadas las expediciones a ella entre los años 1826 y 1831. En el verano de 1826 va a bahía Vernet, actual bahía Cánepa, donde halla lobos de dos pelos. Además de la caza de lobos marinos, emprende una explotación forestal con Samuel Brooks en agosto de 1829. Este se compromete al corte de madera y caza de lobos. Para eso construye un molino de corte y calderas para la grasa. Todavía hoy se encuentran los restos de estas edificaciones en piedra. Con una expedición del Museo Marítimo de Ushuaia, a bordo del *Ice Lady Patagonia*, realizamos un relevamiento del lugar. Hallamos una casa de piedra y demás construcciones. Se encuentra en la costa norte de la Isla de los Estados en una bahía próxima a Puerto Roca.

El 10 de junio de 1829 el Gobierno de Buenos Aires crea la Comandancia Política y Militar que abarcaba a todas las islas hasta el Cabo de Hornos. Tenía asiento en la isla Soledad, y fue Luis Vernet el Comandante designado (por el motivo enunciado el 10 de junio se celebra el Día de las Malvinas). Ese mismo año Gran Bretaña reclama un pretendido derecho de soberanía de las islas, al adjudicarse su descubrimiento y ocupación. La colonia que se formó en Puerto Luis estaba compuesta por criollos, ingleses, alemanes, franceses, indígenas del litoral y esclavos negros que a los ocho años de servicio se les daba la libertad. A decir de Luis Vernet envió a “*cien gauchos e indios de las pampas, hábiles en la cría de ganado*” (Anexo 4: Cartografía realizada por Luis Vernet).

En represalia de la captura de unos foqueros norteamericanos arribó la corbeta *Lexington*, al

headquarters were on Soledad Island and Luis Vernet was appointed Commander (this is why the Day of the Malvinas Islands is celebrated on June 10). That same year, Great Britain claimed a so-called right to sovereignty over the islands attributing their discovery and occupation to the British. The colony that settled down in Puerto Luis was made up of Creole, English, German, French, natives from the coastal region and African slaves that were given their freedom after eight years of service. In Luis Vernet's own words, he sent “a hundred gauchos and Pampa natives skilled in cattle breeding” (Annex 4: Cartography by Luis Vernet).

In retaliation for the capture of American sealers, the corvette Lexington, commanded by Silas Duncan, arrived and arrested Vernet's people and destroyed everything they found in the new colony. They destroyed from the munitions depot to Vernet's home, including his personal effects.

Fitz Roy's account about this is very interesting as he was received in Vernet's home in 1831, when it was a happy small village inhabited by people from different nationalities. But later he returned to find the place destroyed by the commander of the Lexington.

After this event, Luis Vernet did not return to the islands and a new Commander was sent (Major Esteban F. Mestivier), but his own men killed him. Order was immediately restored and the guilty were sent to Buenos Aires and put to trial. The schooner Sarandí stayed on Malvinas with José María Pinedo as Military Commander. On January 2, the British warship Clio arrived. Her Captain, John James Oslow, introduced himself and said that he was executing superior orders and he would take possession of the islands and that the Argentine flag should be lowered. Giving up without offering any resistance, the Sarandí set sail bound for Buenos Aires on January 4 and repatriated those who desired so. The Clio left some days later leaving the islands practically to their fate.

On that occasion, the watercolorist Conrad Martens, with Fitz Roy's expedition, made an illustration of Puerto Luis (Port Louis) with an Argentine flag fluttering (1833). This work was published in Charles Darwin's book. This is explained by the researcher Alberto Moroy when making an account of the rebellion of the gaucho Antonio Rivero and a group of Charrua natives who killed Mathew Brisbane, who was the manager and was also in charge of hoisting the

mando de Silas Duncan, que arrestó a la gente de Vernet y destruyó todo lo que encontró en la incipiente colonia. Desde la casa de armas a la casa de Vernet, incluidos sus efectos personales.

Es muy interesante lo que relata Fitz Roy del lugar y su experiencia cuando fue recibido en la casa de Vernet en 1831, sobre la alegre aldea con sus habitantes de distintas nacionalidades, y que al pasar nuevamente por el lugar lo encuentra destruido por el comandante de la *Lexington*.

Después de este suceso Luis Vernet no regresa a las islas, y es enviado un nuevo Comandante (Mayor Esteban F. Mestivier) que es asesinado por sus propios hombres. Se restablece medianamente el orden enviando a los culpables a Buenos Aires, donde fueron juzgados. La Goleta *Sarandí* quedó en el lugar con José María Pinedo como Comandante Militar. El 2 de enero apareció el buque de guerra británico *Clío*. Se presentó su capitán, John James Oslow, que dijo que por órdenes superiores venía a tomar posesión de las islas y que la bandera argentina debía ser arriada. Así fue que sin resistencia por parte de Argentina el 4 de enero la *Sarandí* zarpó hacia Buenos Aires repatriando a aquellos que lo quisieran. La *Clío* se fue días después quedando las islas prácticamente a su suerte.

También en esa oportunidad es cuando el acuarelista Conrad Martens, de la expedición de Fitz Roy, realiza una ilustración de puerto Luis con una bandera argentina flameando (1833). El trabajo fue publicado en el libro de Charles Darwin. Esto lo explica el investigador Alberto Moroy al narrar la sublevación del gaucho Antonio Rivero y un grupo de indios charrúas que matan a Mathew Brisbane, que había quedado como administrador y encargado de izar la bandera inglesa los domingos y cada vez que pasara un buque. Así fue como durante más de un año la que queda enarbolada es la argentina, arriada por el comandante de la fragata inglesa *Challenger*, Teniente Henry Smith el 7 de enero de 1834, quien venía para establecerse como gobernador británico. Smith arría el pabellón argentino y persigue por dos meses a Rivero y sus hombres, quienes son capturados el 18 de marzo, enviados prisioneros a Inglaterra en donde fueron juzgados y devueltos a Montevideo.

English flag on Sundays and every time a ship sailed past. This was how the Argentine flag stayed hoisted for over a year. It was lowered on January 7, 1834, by the commander of the English frigate Challenger, Lieutenant Henry Smith, who arrived to settle down as British governor. Smith lowered the Argentine flag and chased Rivero and his men for two months. They were captured on March 18 and sent as prisoners to England, where they were put to trial and sent back to Montevideo.

Many questions arise – The islands could have been recovered? Why they were not occupied again if practically nobody was left there? Did Antonio Rivero rebel for patriotic reasons? Buenos Aires put claims and Argentina is still doing so, but the British Crown is still ruling the islands.

HYDROGRAPHIC SURVEYS AND CARTOGRAPHY OF THE MALVINAS ISLANDS

After Hawkins voyage there was little progress. As we can see in maps, navigators referred to the Sebaldines as other group of islands, and they located them at a certain distance from Malvinas when, in fact, they belong to the same archipelago. So maps showed the Pepys islands and the Brouwer strait, separating Isla de los Estados from a land situated further east. (See Inv. N° 65 MMU or N° 89 as an example.) There was much confusion about islands in the region as observation instruments, especially to measure longitude (taken with chronometer) up to early 1800s, were not accurate enough. Anyway, the expeditions sent by the British Admiralty and led by Robert Fitz Roy were the ones that conducted an extensive survey. They laid the foundation for the following expeditions with the English occupying the islands. The Pepys islands appeared on many maps and many expeditions were organized to look for them, but they were never found.

PATAGONIA AND ANTIQUE CARTOGRAPHY

As an introduction, we can mention that this vast territory extended from the region of Cuyo and the river Saladillo, in the province of Buenos Aires, down to the Strait of Magellan and including Tierra del Fuego, where native peoples lived freely for centuries. Some sources consider the river Río Negro as the north

Surgen muchos interrogantes: ¿Se podrían haber recuperado las islas? ¿Por qué no se las ocupó nuevamente si no quedó prácticamente nadie? ¿Antonio Rivera se sublevó por una cuestión patriótica? Buenos Aires protestó y lo sigue haciendo en la actualidad, pero desde entonces gobierna la corona británica.

ESTUDIOS HIDROGRÁFICOS Y LA CARTOGRAFÍA DE LAS ISLAS MALVINAS

Fue muy poco lo que se avanzó después del viaje de Hawkins. Como podemos ver en los mapas, los navegantes hablaban de las islas Sebaldinas como otras islas, y las ubicaban con cierta distancia de las islas Malvinas, cuando en realidad pertenecen al archipiélago. Así aparecían las Pepis y el estrecho de Brouwer, separando Isla de los Estados de una tierra más oriental. (Inv N° 65 MMU o el N° 89 a modo de ejemplo). Hubo bastante confusión con las islas en la región, dado que los elementos de observación y en especial la longitud (dada por el cronómetro) hasta ya entrado el 800 no fueron muy precisos. De cualquier forma, los que hicieron un relevamiento en profundidad fueron las expediciones del Almirantazgo Británico dirigidas por Robert Fitz Roy. Fueron la base de las siguientes expediciones, ya con la ocupación inglesa de las islas. En muchos mapas aparecen las islas Pepis y se hicieron expediciones para encontrarlas, cosa que jamás sucedió.

PATAGONIA Y SU CARTOGRAFÍA ANTIGUA

A modo de introducción podemos decir que este vasto territorio se expandía desde el Cuyo y el río Saladillo, en la provincia de Buenos Aires, y llegaba al estrecho de Magallanes, continuando con Tierra del Fuego, donde por siglos vivieron libremente los pueblos originarios. En algunas fuentes la frontera norte es el Río Negro, en otras una línea hasta el Cabo de San Antonio, pero diríamos hasta la región de Los Pampas.

A lo ancho abarcaba desde la cordillera de los Andes al oeste, y hasta la costa del Atlántico hacia el este, aunque también abarcaba parte del actual territorio de Chile en el sur. Se podría

boundary and others state it is a line up to cape San Antonio, but broadly speaking is the region where the Pampa natives lived.

From west to east, this region extended from the Andes down to the Atlantic, though it also included part of the present southern territory of Chile. It could be said it extended from the gulf Golfo de las Penas down to the "strait." This entire region was not colonized by Spain, though there were many attempts after the capitulations. Climatic and physical features, the problem of high maintenance costs, and the difficulties for self-sufficiency justified the neglect of this region. After the independence, this region was also abandoned but this time because of political and organizational issues of the emerging nations.

For the Spanish Crown, this territory was part of the Empire, but the other potencies considered it res nullius, i. e., vacant. As the Spaniards did not actually occupy it (natives were not even considered), world powers, except for Spain, were of the idea that anyone could occupy it, and so this is indicated in the charts published by Holland, France, Germany, England, and Italy. In fact, we don't know if Argentina or Chile could have avoided occupation by other nations either during colonial times or after independence. As we mentioned above, as from the Treaty of Paris in 1765, the papal principle that established this territory as a Spanish possession was left aside. This treaty stated the preeminence of the "recognizance and occupation" criteria adopted by the English and French crowns. So Patagonia territories were considered res nullius, but there was some consideration of the fact that native peoples moved around. The Floridablanca Instruction dated 1778 established the organization of settlements on the Patagonian coast and colonization with Peninsular population keeping in touch with the Malvinas and depending from Buenos Aires.

But going back some centuries before, we will see Spanish kings were concerned because they knew how other powers thought about this issue, so they managed this through family relationships (marriages among the different royal households) or wars in other latitudes. This was understood by Spanish kings as of 1500. In 1537, the King signed three agreements (May, 21) with Diego de Almagro, Pedro de Mendoza, and Simón de Alcazaba. The three of them were granted 200 leagues in the South Sea that extended down to

decir que desde el golfo de Penas hacia el “estrecho”. Toda esta región no estaba colonizada por España, aunque existieron muchos intentos desde las capitulaciones. Las características físicas y climáticas, y el problema de los altos costos de mantenimiento además de la dificultad de que sean autosuficientes, fueron causas más que válidas para que quedaran abandonadas. Después de la independencia también quedaron abandonadas pero por problemas políticos y de organización de las naciones que fueron surgiendo.

Para la Corona Española este territorio era parte del Imperio, pero para el resto de las potencias era “*res nullius*”, es decir vacante. Al no estar ocupado efectivamente por españoles (no interesaban los pueblos originarios) las potencias del mundo, excepto España, eran de la opinión que cualquiera podía hacerlo, y así figura en las cartas hechas por Holanda, Francia, Alemania, Inglaterra e Italia. De hecho era algo que no sabemos si Argentina o Chile hubiesen podido evitar, sea durante la época colonial o ya luego de la independencia. Como citamos anteriormente, a partir del tratado de París de 1765 se dejaba de lado el *principio papal* que sostenía que estas tierras eran de posesión hispánica. Creaba la preeminencia del criterio de *reconocimiento y ocupación* que adoptaron las coronas inglesa y francesa. Así se consideró a los territorios patagónicos como “*res nullius*”, pero tuvo cierto peso el hecho que pueblos originarios deambulaban por ellos. Es así como la Instrucción de Floridablanca en 1778 contemplaba la organización de establecimientos en la costa patagónica y colonización con población peninsular manteniendo comunicación con las Malvinas, dependiendo de Buenos Aires.

Pero si nos referimos a varios siglos antes, vemos como los reyes españoles estaban preocupados porque conocían el sentir de las otras potencias, que lograban calmar por las relaciones de parentesco (casamientos entre distintas casas reales) o guerras en otras latitudes. Esto lo entendieron así los reyes españoles desde el 1500. En 1537 el Rey firma tres capitulaciones (21 de mayo) con Diego de Almagro, Pedro de Mendoza y Simón de Alcazaba. A los tres se le concedió 200 leguas por la Mar del Sur, que se extendían hacia el

the Strait of Magellan. One share started where the other ended, respectively, and the first one started where Pizarro's ended. In turn, the Marquis Francisco Pizarro appointed Pedro de Valdivia for the Government of the “Kingdom of Chile” and signed agreements with Pedro Sánchez de Hoz and Francisco de Camargo in 1539. Apparently, the first agreement corresponded to the territory south of the “Strait of Magellan.” Depending on interpretations, both jurisdictions could overlap a little. The truth is nobody set up any village and this territory was inhabited and travelled over by natives.

The concern of Spanish kings was shared by local rulers. Therefore, around the middle of the 16th century, Don Pedro de Valdivia asked for the possession of a territory that was 100 leagues wide as from the Pacific coast to the east and extended south up to the Strait of Magellan. This was granted in 1547, but again this area was never populated. But explorations such as the ones mentioned before were organized. They set off from Valparaíso down along the intricate coast of Chile and entered the “strait.”

In 1557, the Valencian knight Jaime Rasquin was granted the government of settlements he would establish along the coast 200 miles south of the Río de la Plata toward the Strait of Magellan. But this never happened and these possessions were left “vacant.”

As it is widely known, after the incursions of the “corsair” Francis Drake in 1578, the Viceroy of Peru, Don Francisco Toledo, organized a squadron. He purchased two vessels and appointed Pedro Sarmiento de Gamboa and Juan de Villalobos to command them. The two ships arrived in the strait on January 21, 1580. Sarmiento renamed the strait as de la Madre de Dios (God's Mother). And he was the protagonist of the first meeting of a white man with the Selknam of Tierra del Fuego. He sailed out via the eastern mouth on February 24, 1580, bound for Spain taking three natives he christened Felipe, Francisco, and Juan. As soon as Sarmiento arrived in Spain, he reported to King Phillip II about the fulfillment of his mission and advised the strait should be populated and fortified. Phillip II approved Sarmiento de Gamboa's idea and ordered the organization of an expedition for this purpose. He also appointed Diego Flores de Valdés General of the fleet and Pedro Sarmiento de Gamboa Governor of the strait. The great fleet set sail from Sanlúcar de Barrameda on September 27, 1581. It



Inv. N° 51 MMU. Del viaje al estrecho de Magallanes de la expedición francesa D'Urville nos llega esta litografía (1846): *Campament de Patagons au havre Peckett-Detroit de Magellan.*

Inv. N° 51 MMU. This lithograph depicts the voyage to the Strait of Magellan of the French expedition headed by D'Urville (1846) – Campament de Patagons au Havre Peckett-Detroit de Magellan.

En 1625 (2ª edición en 1630) se publica el mapa realizado por Hessel Gerritz & Joannes de Laet: un mapa muy importante del Sur de Sudamérica. En la publicación *Nieuwe Wereldt Ofte Beschrijvinghe van West Indien...* con el nombre de *Straet Van Magallanes ende Vade Straet La Maire* (Inv. N° 89 MMU). Fue realizado por uno de los cartógrafos más importante de Holanda (Dutch). Detalle: apenas descubierto el estrecho de Le Maire y el Cabo de Hornos, el extremo sur de América resultaba tan importante para los europeos en su comercio con las Indias. Mostraba los dos pasos.

In 1625 (2nd edition in 1630), Hessel Gerritz & Joannes de Laet published a very important map of South America. In the publication Nieuwe Wereldt Ofte Beschrijvinghe van West Indien... under the name Straet Van Magallanes ende Vade Straet La Maire (Inv. N° 89 MMU). This was made by one of the most important Dutch cartographers. An important detail: as soon as Le Maire strait and Cape Horn were discovered, the south tip of America became relevant for Europeans and their trade with the Indies. It showed the two passages.



estrecho de Magallanes. Una comenzaba donde terminaba la anterior, en el orden mencionado y la primera comenzaba donde terminaba la de Pizarro. A su vez el Marqués Francisco Pizarro le dio el Gobierno del “Reyno de Chile” a Pedro de Valdivia, y en 1539 firma las capitulaciones de Pedro Sánchez de Hoz y Francisco de Camargo. La primera capitulación era aparentemente para las tierras al sur del “estrecho de Magallanes”. Aunque, según como se las interprete, ambas se superponían un poco en el territorio. Lo cierto es que nadie estableció ninguna población y estas tierras eran sólo habitadas y recorridas por los indígenas.

La preocupación que tenían los reyes españoles era compartida por los gobernantes locales: así fue como también a mediados del siglo XVI Don Pedro de Valdivia pidió (y se le otorgó en 1547) una posesión de tierra que tenía 100 leguas de ancho a partir de la costa del Pacífico hacia el este y hacia el sur hasta el estrecho de Magallanes, aunque también en este caso nunca se llegó a poblar este territorio. Sí existieron exploraciones, como las ya citadas, que partiendo de Valparaíso costearon la intrincada geografía de Chile e ingresaron al “estrecho”.

En 1557 se le otorgó al caballero valenciano Jaime Rasquin el gobierno de las poblaciones que fundase sobre la costa, por 200 millas al sur del Río de la Plata en dirección al estrecho de Magallanes; aunque esto nunca sucedió y esas tierras quedaron “vacantes”.

Como es sabido, después de las correrías del “corsario” Francis Drake, en 1578, el Virrey del Perú Don Francisco Toledo organizó una escuadrilla para lo cual compró dos naves, las que puso bajo el mando de Pedro Sarmiento de Gamboa y de Juan de Villalobos. Las naves llegaron al estrecho el 21 de enero de 1580. Sarmiento lo rebautizó como estrecho de la Madre de Dios. Tuvo el primer encuentro del hombre blanco con los indígenas del lugar (onas o selknam de la Tierra del Fuego). Salió por la boca oriental el 24 de febrero de 1580 en dirección a España llevando a bordo tres aborígenes a los que bautizó como Felipe, Francisco y Juan. En cuanto llegó a España dio cuenta al Rey Felipe II del cumplimiento de su misión y recomendó poblar

was made up of twenty-three vessels and almost two thousand people, three hundred and fifty being future settlers and four hundred being soldiers to defend the fortress that would be built. But only five vessels arrived at the eastern mouth of the strait on February 1, 1584, under Sarmiento de Gamboa, with about three hundred people including men and women. On February 11, 1584, Sarmiento de Gamboa founded the village Nombre de Jesús (Jesus' Name) and set out with ninety-four men and marched along the shores of the strait and on March 25 that same year he founded the settlement Rey Don Felipe (King Phillip) at bay San Blas. On May 26, 1584, Sarmiento de Gamboa set sail bound for Brazil to look for reinforcements.



Inv. N° 91 MMU. From *Illustrated London News*, published on September 25, 1869. The Strait of Magellan. A typical cormorant rookery. These are also found on the coasts of Patagonia and the Sub-Antarctic islands.

Inv. N° 91 MMU. Del *Illustrated London News* del 25 de setiembre de 1869: Estrecho de Magallanes. Típica cormoranera. También se encuentran en las costas de Patagonia y las islas Subantárticas.

Inv. N° 76 MMU. *D'épart des Patagons* (1835). A orillas del Río Negro en San Javier. D'Orbigny y E. Lassalle.

Inv. N° 76 MMU. *D'épart des Patagons* (1835). At the banks of the river Río Negro in San Javier. D'Orbigny and E. Lassalle.



M. Grimard y su compañero acometidos por los salvajes palatones de la tribu de los poyuchis.



y fortificar el estrecho. Felipe II aprobó la idea de Sarmiento de Gamboa, por lo que dispuso organizar una expedición con tales fines. Nombró a Diego Flores de Valdés general de la flota y a Pedro Sarmiento de Gamboa como gobernador del estrecho. La gran flota zarpó de San Lucar de Barrameda el 27 de septiembre de 1581, estaba compuesta por veintitrés navíos y casi dos mil personas, de las cuales trescientas cincuenta viajaban como futuros pobladores y cuatrocientos soldados para la defensa de los fuertes que se construirían. De esta flota sólo cinco naves llegaron a la boca oriental del estrecho el 1 de febrero de 1584 al mando de Sarmiento de Gamboa, con alrededor de trescientas personas entre hombres y mujeres. El 11 de febrero de 1584 Sarmiento de Gamboa fundó la ciudad Nombre de Jesús, y luego con noventa y cuatro hombres marchó por el costado del estrecho hasta que el 25 de marzo del mismo año, en bahía San Blas, fundó el asentamiento Rey Don Felipe. El 26 de mayo de 1584 Sarmiento de Gamboa zarpó a Brasil a buscar refuerzos. En tierra quedaron alrededor de trescientas personas en las dos ciudades. De todos ellos se conoce que sólo sobrevivió Tomé Hernández, rescatado por Thomas Cavendish, por quien pudo conocerse lo sucedido en Nombre de Jesús. Lamentablemente, en Rey Don Felipe, los corsarios ingleses sólo encontraron cadáveres. Después de este intento sólo existieron algunas intenciones pero ningún plan concreto hasta 1843 como veremos más adelante.

Hasta el cuarto final del siglo XVIII no se atribuyó dominio sobre una gran región del litoral atlántico que era llamada Costa Desierta de la Patagonia. Se entendía como vacante por los estados europeos. La Corona Española estaba cada vez más preocupada por el accionar de loberos norteamericanos e ingleses que cazaban en estas costas. Con temor a que directamente se establecieran,

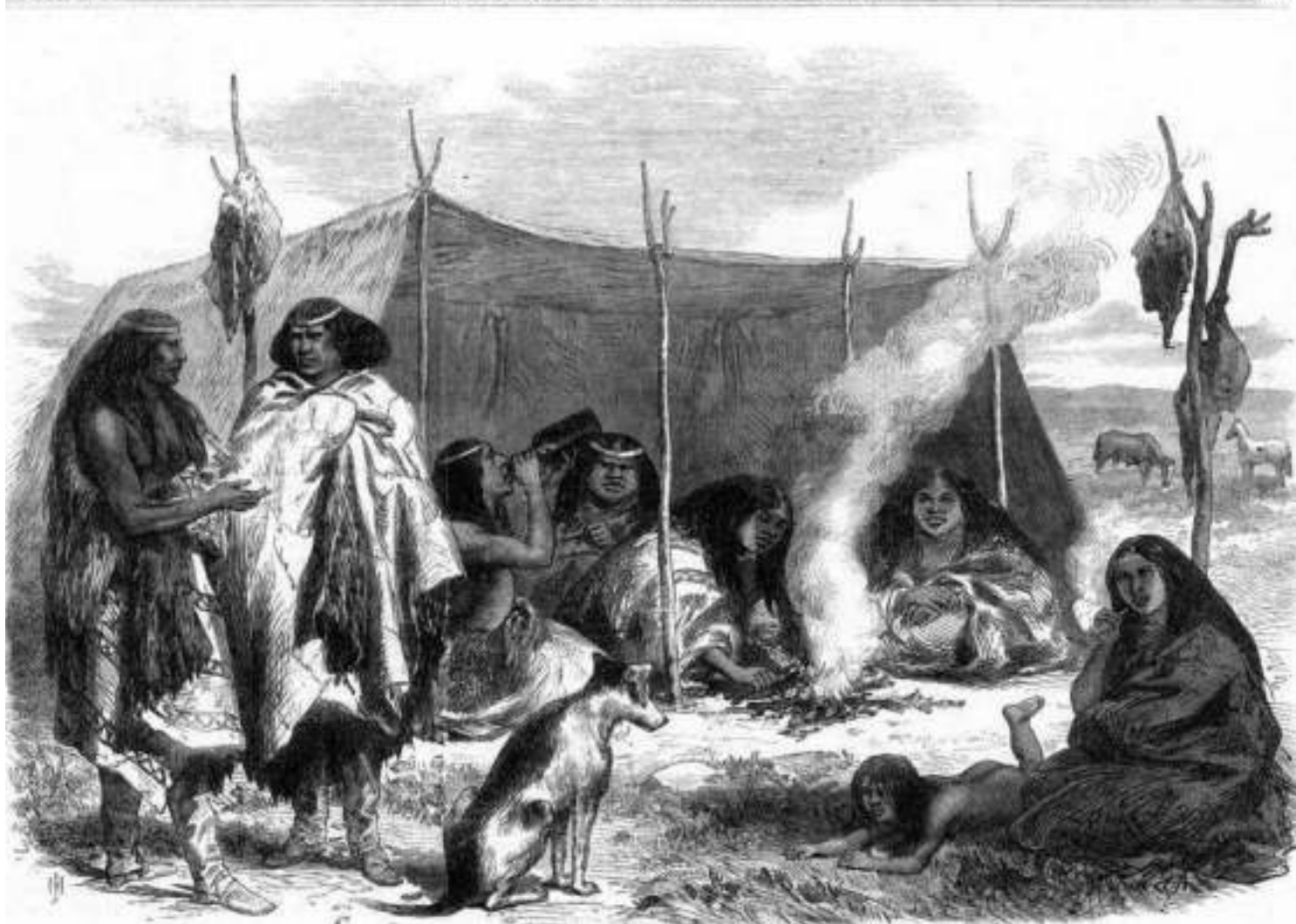
Around three hundred people stayed in the two towns. Of all of them, we have only learnt about the survival of Tomé Hernández (rescued by Thomas Cavendish), who told about what happened in Nombre de Jesús. Unfortunately, in Rey Don Felipe, the English corsairs only found dead bodies. After this attempt to establish settlements, there were others but no actual plan until 1843, as we will see later.

Until the last quarter of the 18th century, the domain over the vast coastal Atlantic region that was known as Costa Desierta de la Patagonia (Deserted Patagonia Coast) was not settled. The European nations considered the area vacant. The Spanish Crown had a growing concern about the operations of American and English sealers that hunted along these coasts. As the Spaniards feared the Americans and English would settle down, they decided to establish coastal settlements under the government of the Viceroyalty of the Río de la Plata. These sites were – mouth of the river Río Negro (present Carmen de Patagones on the basis of the fort N. S. del Carmen); the isthmus of Península Valdés (fort Fuerte de San José, which did not prosper); at the mouth of the river Río Deseado (fort San Carlos, which did not prosper either); and in San Julián, where the company Real Compañía de Pesca established the colony Colonia Floridablanca, a whaling factory that operated for a short time. All of these establishments suffered the hardships of the climate, long distances, lack of rain for farming and the harassment of natives. Many of these pioneers died in their attempt to settle down and others withdrew to the fort Fuerte de San Carlos.

As we can see in these old maps, the south limit of the Viceroyalty of the Río de la Plata was in fact marked by the territory occupied by natives. Some see it as the northern boundary of the Magellanic Land, Patagonia, Césares or Giants' Land (due to the native Patagons that became famous for being considered giants). It was a boundary related to occupation of the territory rather than a jurisdictional limit. By 1740, it was the Pampa natives who lived in this region. This is why the map by Thomas Falkner shows the river Saladillo as the south limit of Spanish possessions based on the principle that a country could claim ownership of a land only if occupied (res ocupandi). But the map reads – "Indian Boundary agreed upon in the year 1740." A boundary was considered as a frontier, but

Inv. A MMU: del libro *La vuelta al Mundo*. Lámina titulada Malón. "Tres años de cautiverio entre los patagones" M. A. Guinnard.

Inv. A MMU. From the book *A Voyage around the World*. Plate under the title "Malón." *Three Years' Slavery among the Patagonians*, by M. A. Guinnard.



en 1778 decidió establecer poblaciones costeras bajo el gobierno del Virreinato del Río de la Plata. Los lugares fueron: desembocadura del Río Negro (actual Carmen de Patagones en base al fuerte de N. S. del Carmen); en el istmo de la península Valdes (Fuerte de San José que no prosperó); en la desembocadura del Río Deseado (Fuerte San Carlos, tampoco prosperó) y en San Julián donde la Real Compañía de Pesca estableció la Colonia de Floridablanca, una pesquera de ballenas que funcionó brevemente. Todos estos establecimientos padecieron las penurias del clima, lo alejado que estaban de todo, falta de lluvias para los cultivos y al asedio de los indígenas. Muchos de estos

Inv. N° 49 a MMU del *Illustrated London News*: "A Patagonian Wigwam".

Inv. N° 49 a MMU from *Illustrated London News*: "A Patagonian Wigwam."

Inv. b MMU. *Sacrificio de Caballo*. Del libro de M. A. Guinnard *Tres años de cautiverio entre los Patagones*.

Inv. N° b MMU. "Slaughtering a Horse," from the book by M. A. Guinnard, *Three Years' Slavery among the Patagonians*.



pioneros murieron en el intento y otros fueron replegándose al Fuerte de San Carlos.

Como se puede ver en estos mapas antiguos, el límite sur del Virreinato del Río de la Plata estaba dado en realidad por el territorio que ocupaban los indígenas. Para algunos es entendido como el límite norte de la Tierra Magallánica, Patagonia, Césares o Tierra de los Gigantes (por los patagones, que se ganaron la fama de gigantes). En sí más que un límite jurisdiccional era un límite de quien estaba ocupando la tierra, y hacia 1740 eran los pampas. Por eso en el mapa de Thomas Falkner se pone como límite sur de las posesiones españolas el río Saladillo, basándose que sólo se puede reclamar como propio lo que se ocupa (*res occupandi*). Pero en el mapa dice: “*Indian Boundary agreed upon in the year 1740*”. Se puso como frontera lo que era un límite, pero un problema administrativo pasó a ser militar con el avance hacia el sur de soldados estableciendo fortines y conquistando el desierto. Muchos de esos fortines fueron convirtiéndose en poblaciones o establecimientos ganaderos. El que mencionamos era un acuerdo de ese momento. De esta

an administrative issue turned into a military problem with soldiers marching south and establishing forts and conquering the desert. Many of these small forts became a village or ranch. We are here referring to an agreement at that time. So, according to the moment and the country interested in the region, we can see how the north limit of Patagonian or Magellanic Land changed. The same happened with the name. According to Chile, the Maguellan Land extended up to gulf Golfo de las Penas, while Patagonia extended up to the north of Neuquén (river Neuquén). We can appreciate these differences in maps according to the year of edition and the publisher.

The general name Magellanic Land to include the whole south region started to be used when Paris became the first publisher of maps (1668) with the prestigious printing and engraving houses owned by Guillermo Sanson d’Abbeville and Pierre du Val (1655). By 1800, they started to use the name Patagonia plainly and the name Magellanic Land was reserved for the area surrounding the strait. We can also see how the London house Arrow Smith or the American Colton separate Patagonia from Argentina, and they even give them a different color with the idea of showing

Encontramos un raro mapa realizado por un padre jesuita (Inv. N° 111 Archivo Museo Marítimo de Ushuaia. Colección Privada). Es el primer mapa de Chile realizado por un chileno, el jesuita Alonso de Ovalle. Fue publicado en Roma en 1646 en la obra *Histórica Relación del Reino de Chile*. El papel posee la marca de agua de los jesuitas: la flor de lis. en él se muestran los límites del reino. El sur aparece drásticamente acortado. El estrecho de Magallanes se dibuja con mayor detalle. Podemos notar la insularidad de Tierra del Fuego, después del paso de la expedición de los hermanos Nodal. Figura un canal que en otras cartas posteriores aparecerá como canal de San Sebastián, el Cabo de Hornos; cabo Los Evangelistas, etc. Es interesante toda la iconografía con ñandúes, guanacos y monstruos marinos que indicarían ballenas. A los indígenas de Tierra del Fuego los muestra sin vestimenta, y hay un hombre con un arco en la mano y se ve una cola corta insertada al final de la columna vertebral; entre los glúteos. Se encuentra una cordillera de los Andes con abundantes volcanes en actividad y una variada fauna local. También hay un aborígen que tiene un arco en la mano. La Isla de los Estados figura como una gran península de lo que se suponía la Antártida o “Terra Incognita”. No figura el nombre de Patagonia que luego aparecerán en cientos de mapas. Sí aparece el Río de la Plata, con el dibujo de una población en su desembocadura. Ya se menciona a la provincia de Cuyo y ciudades como San Juan, Mendoza, Córdoba, San Luis y una costa atlántica sin un sólo nombre a diferencia de la del Pacífico. Existen otros ejemplares de la edición en la Biblioteca Nacional de Chile, en el National Maritime Museum (Greenwich), en la Mapoteca Colombiana y en colecciones privadas.

*Published in Rome in 1646, we find a rare map made by a Jesuit father (Inv. N° 111 MMU. Private Collection). This is the first map of Chile drawn by a Chilean, the Jesuit Alonso de Ovalle. It was published in the book *Histórica Relación del Reyno de Chile (Historical Accounting of the Kingdom of Chile) in Rome in 1646. The paper bears the watermark of the Jesuits – the fleur-de-lis. The map shows the limits of the kingdom. The south is portrayed dramatically short. The Strait of Magellan is depicted with more detail. We can see the insular nature of Tierra del Fuego after the expedition under the Nodal brothers sailed by. We find a channel that in later charts appears as San Sebastián channel, Cape Horn, and cape Los Evangelistas, etc. Iconography including rheas, guanacos and sea monsters that would indicate whales is very interesting. Natives of Tierra del Fuego are shown naked, and there is a man holding a bow and a cut tail can be seen at the end of the spine, between the buttocks. The Andes are depicted with a myriad of active volcanos and a varied local fauna. There is also a native holding an arrow. The island Isla de los Estados is depicted as a vast peninsula of what was assumed to be Antarctica or Terra Incognita. This does not show the name Patagonia that would be later used in hundreds of maps. What it does show is the Río de la Plata with a drawing of a settlement at the mouth. The province of Cuyo and towns such as San Juan, Mendoza, Córdoba, and San Luis are mentioned and the Atlantic coast shows no names, just the opposite to the Pacific coast. There are other copies of this edition at the National Library of Chile, the National Maritime Museum (Greenwich), the Colombian Map Library, and in private collections.**

forma vemos, según la época y el país interesado en esas regiones, como el límite hacia el norte de Tierra Patagónica o Magallánica cambiaba según el interés. Lo mismo sucedió con el nombre. Para Chile la Tierra Magallánica llegaba hasta el golfo de Penas, mientras que la Patagonia se extendía hasta el norte de Neuquén (río Neuquén). Estos aspectos los podemos ver en los mapas publicados según el año y quien los imprimía.

La generalización de llamar Tierra Magallánica a todo el sur comenzó cuando París se convirtió en el primer productor de mapas (1668) con las prestigiosas casas impresoras y grabadoras de Guillermo Sanson d'Abbeville y Pierre du Val (1655). Con el tiempo, hacia el 800, pasa a denominarse Patagonia a secas, dejando el término de Tierras Magallánicas a las aledañas al estrecho. También podemos ver cómo la casa de Londres Arrow Smith o la Norteamericana Colton separan a la Patagonia de la Argentina, y hasta la colorean diferente con la intención de mostrarla como un país distinto e "independiente" de sus vecinos.

Es conveniente resaltar que Joannes de Laet era director de la Compañía de las Indias Orientales y cartógrafo, por lo que reunía los datos que le aportaban sus capitanes al regresar. De esta forma, en un despacho secreto, elaboró catorce mapas de América y las publicó en uno de los volúmenes de *la Obra del Nuevo Mundo*. Para esa época aparecen datos muy importantes, como un punteado en la boca del canal de San Sebastián y una boca que podría ser el ingreso al canal Beagle, en Tierra del Fuego. También parte de un canal sobre el Pacífico. No están las islas Malvinas, pero sí las Sebaldinas e Isla de los Estados figura como no circunnavegada.

Como curiosidad podemos ver en Puerto Deseado (bautizado así por Thomas Cavendish en 1586 como Porto Desire) el nombre puesto por Magallanes: Bahía de los Trabajos ("Forzados", donde inverna y reparó las naves). Otro dato de cómo realizó la recopilación de muchos viajes es la inscripción que dice "Aquí se perdió Diego Gallego", sobre el Pacífico. En el archipiélago de las Guaytecas nombra ocho accidentes geográficos bien marcados aunque se trate de un verdadero laberinto de islas. Un "cartouche" trae las escalas

Continúa

Patagonia as a different country, "independent" of its neighbors.

We should highlight that Joannes de Laet was director of the East India Company and a cartographer, so he collected the data provided by captains at their return. This cartographer drew fourteen maps of America in his secret office and published them in one of the volumes of the work History of the New World. At that time very important information was disclosed. For example, a dotted line at the mouth of the channel San Sebastián and a mouth that could be the entrance to the Beagle Channel, in Tierra del Fuego. This map also includes part of a channel on the Pacific. The Malvinas Islands are not shown, but the Sebaldines are included and Isla de los Estados is reported as not circumnavigated.

As a curiosity, we can see at Puerto Deseado (this name was given by Thomas Cavendish in 1586: Port Desire) the name given by Magellan – Bahía de los Trabajos Forzados (Hard Labor Bay), where he wintered and repaired his vessels. Another detail that shows how the author contributed with the data collected from many voyages is the caption on the Pacific that reads "Here Diego Gallego was lost." In the Guaytecas archipelago, he includes the names of eight clearly distinctive geographical features though this is an actual labyrinth of islands. A cartouche includes the scales in British, Spanish, and Dutch miles. This is a good example of how trade drove exploration and how discoveries were reflected on charts. Later all nations would benefit from this work (merchants did not live on the State without ever working).

Continue



Un mapa antiguo de 1657 realizado por Nicolas Sanson (Inv. N° 17 MMU) con el título de *Detroit de Magellan, Terre et Isles Magellaniques* realmente es muy curioso. Tanto el mar, ya sea el Pacífico como el Atlántico figura como Mer Magellanique. La Patagonia como Terre Magellanique. Tierra del Fuego como Terre de Feu et Isles Magellanique. Ya se ve la Isla de los Estados, y una tierra hacia oriente que podría ser Terra Incognita. De este mismo mapa hay una versión holandesa *The Sraat van Magellanes* (Inv. N° 21 MMU, miniatura).

*An old map by Nicolas Sanson (Inv. N° 17 MMU) published in 1657 under the title *Detroit de Magellan, Terre et Isles Magellaniques* is really curious. Both oceans, the Pacific and the Atlantic, appear as Mer Magellanique. And Patagonia as Terre Magellanique. Tierra del Fuego is depicted as Terre de Feu et Isles Magellanique. Isla de los Estados is already included and the territory to the east could be Terra Incognita. This same map has a Dutch version, *The Sraat van Magellanes* (Inv. N° 21 MMU, thumbnail).*



LA TERRE DE MAGELLAN,
TERRE ET ISLES
MAGELLANIQUE S, ETC.
 Par N. Sanson
 d'Alberville, Geogr.
 Ordinaire du Roy

LE CHILI
 et
NIO DE LA PLATA
 Les Provinces qui composent
 celle de
LES TERRES MAORIENNES
 du N. de l'Equateur de l'Occident au Nord
 de l'Est



MER DU SUD

OCEAN

Sous le nom de

TERRE MAGELANIQUE

LANIQUE

PROVINCE DE PARAGUAY
LA PLATA
URUGUAY
URUGUAY
URUGUAY

NORD

MER DU NORD

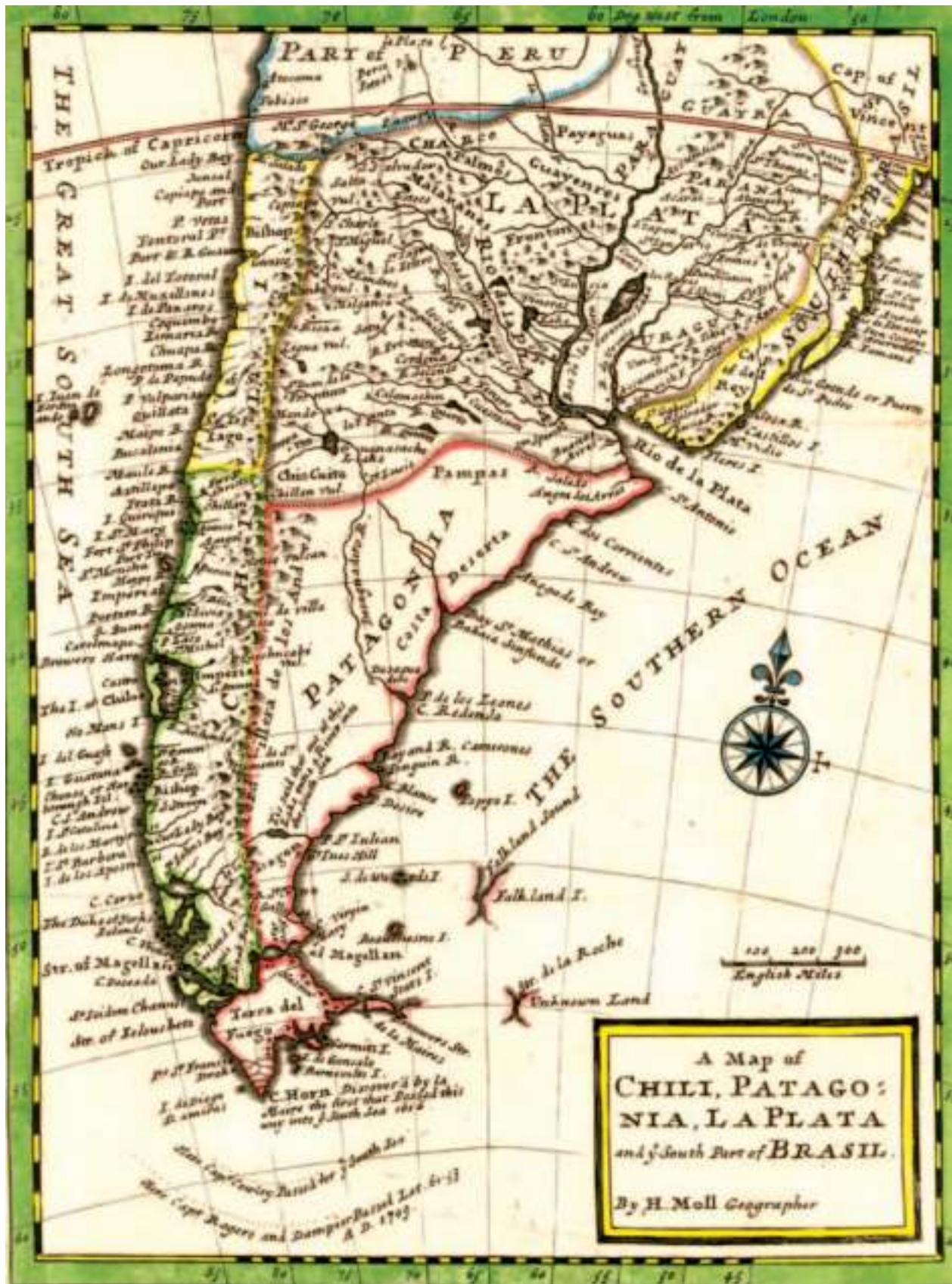
Sous le nom de

OCEAN

Tableau de la Longitude et de la Latitude des lieux les plus remarquables de ces Provinces

Noms des lieux	Longitude	Latitude
Montevideo	54° 30'	34° 30'
Buenos Aires	58° 30'	34° 30'
Santiago	70° 30'	33° 30'
Valparaiso	71° 30'	33° 30'
Concepcion	74° 30'	42° 30'
Antofagasta	70° 30'	23° 30'
Atacama	70° 30'	23° 30'
Coquimbo	71° 30'	33° 30'
La Serena	71° 30'	33° 30'
Temuco	71° 30'	39° 30'
Osorno	73° 30'	42° 30'
Chilo	73° 30'	42° 30'

Tableau de la Longitude et de la Latitude des lieux les plus remarquables de ces Provinces





Inv. N° 35 MMU



Siguiendo esta sucesión de mapas algo tendenciosos encontramos uno editado en 1705 con una América del Sur abananaada (Inv. N° 87 MMU), con el nombre de *Le Chili et les Provinces que composent celle de Rio de la Plata avec les Terres Magellanique*. Realizado por Nidas de Fer, geógrafo del Delfín. Aquí aparecen Terre de Feu y la Patagonia con el nombre Terre Magellanique, aproximadamente hasta cabo San Antonio. Es interesante observar las leyendas “*Todas estas tierras son poco conocidas*” y otra que dice “*Pertenecen a los españoles al igual que la provincia de Chile*”. Como se puede apreciar figuran las islas Sebaldinas, pero no las Malvinas. Es interesante la leyenda “*Entrada al Estrecho de Magallanes*” a la boca del Atlántico / Mar del Norte y “*Salida del Estrecho*” a la boca occidental /Mer du Sud. Trae una lista de ciudades con sus coordenadas.

Following this series of somewhat biased maps, we find one published in 1705 with South America in the shape of a banana (Inv. N° 87 MMU) under the name Le Chili et les Provinces que composent celle de Rio de la Plata avec les Terres Magellanique. This was a work of Nicolas de Fer, geographer of the Dauphin. Here we find Terre de Feu (Land of Fire) and Patagonia under the name Terre Magellanique, approximately up to cape San Antonio. The captions are very interesting. Such as, “All this land is little known” and another reading “They belong to the Spaniards, the same as the province of Chile.” As we can see, the Sebaldines are depicted, but not the Malvinas Islands. Another interesting caption is “Entrance to the Strait of Magellan” at the Atlantic mouth/North Sea and “Strait Exit” at the western mouth/Mer du Sud. This includes a list of towns with their coordinates.



Entre los casos más exóticos (hay muchos), encontramos un mapa realizado por N. Sanson / Mariette, Geógrafo del Rey, datado “*Paris 1668*” que tiene como título: *La Terre et les isles Magellaniques Tires des Relations les plus Recentes*. (Inv. N° 98 MMU). En él podemos observar como toda la Patagonia figura como Terre Magellanique, con una frontera al norte del Río Colorado con Paraguay. El Río de la Plata como Río Paraguay, que desemboca en el Mer de Paraguay, que forma parte del Mer Magellanique (Atlántico Sur), Terre de Feu o Isles Magellaniques. Aunque coincide con otros mapas donde limitan a Chile hacia el sur en el golfo de Ancud-Chiloé, que en definitiva dependía del Perú. Alude a los “*Patagons*” en la tierra cercana al estrecho de Magallanes.

Among the most exotic cases (there are many), we find a map by N. Sanson / Mariette, the king’s geographer, dated “Paris 1668” under the title La Terre et les isles Magellaniques Tires des Relations les plus Recentes (Inv. N° 98 MMU). We can see there how the whole Patagonia is regarded as Terre Magellanique, sharing a border with Paraguay north of the river Río Colorado. The Río de la Plata is shown as river Río Paraguay flowing into the Mer de Paraguay, as part of the Mer Magellanique (South Atlantic), Terre de Feu, or Isles Magellaniques. Still, this map agrees with others that set a boundary with Chile in the south at the Ancud gulf (Chiloé) which, in fact, depended from Peru. This is referring to the Patagons in the area near the Strait of Magellan.



Con N° de Inv. 65 del MMU encontramos un mapa publicado en 1736 en Londres del geógrafo Herman. Mall. Entre los puntos sobresalientes vemos la representación de las islas Malvinas “*sólo con el Falkland Sound*”. Al norte las famosas y tan buscadas islas Pepys. Otra curiosidad es que si bien esta la Isla de los Estados figura un pedazo de tierra, como insinuando una tierra desconocida que podría ser la Antártida, separada por el Borusvers Strait. En el resto figura lo habitual: una Patagonia con límite norte en el Río Salado con la leyenda “*Pampas*; siempre Chile separada por la cordillera de los Andes y una Tierra del Fuego llena de islas y el canal de San Sebastián. Vemos también una frontera con el Sur de Brasil donde “*La Plata*” abarca casi todo Uruguay, Paraguay etc. Era la época del reinado de España, pero la intención de las otras coronas muestra a las claras cuál era la idea y posición.

Under N° de Inv. 65 MMU, we find a map published by the geographer Herman Moll in London in 1736. Among the highlights, we see the representation of Malvinas Islands “only with the Falkland Sound.” Northward, the famous and long searched for Pepys islands. Another curious detail is that, though we find Isla de los Estados, there is also another territory that seems to insinuate an unknown land that could be Antarctica, separated by Borusvers Strait. The rest is depicted as usual – Patagonia with its north limit at the river Río Salado with the caption “Pampas”; Chile always separated by the Andes and a Tierra del Fuego full of islands and the San Sebastián channel. We can also see a boundary with the south of Brazil, where “La Plata” extends over all Uruguay, Paraguay, etc. This was the time of the Spaniards’ reign, but the ideas and position of other crowns clearly show their intentions.



Inv. N° 35 MMU. Se trata del mapa *Les Terres Magellaniques*, realizado por Robert de Vangondy, hijo de M. Robert, geógrafo regular del rey (resulta interesante analizar las “*casas*” editoras o las dinastías de geógrafos). A Tierra del Fuego la muestra en una forma algo surrealista, con muchos canales cruzándola. Es importante resaltar como en la Isla de los Estados siempre aparece indicado como C. S. Jean o St. John, nuestro cabo San Juan (de Salvamento fue agregado por el Comodoro A. Lasserre en 1884). Ese cabo era muy buscado porque con un acceso bastante sencillo se puede ingresar al puerto natural donde es posible obtener agua potable de una cascada y madera tanto para leña como para reparaciones. Las islas Malvinas aparecen apenas bosquejadas con la leyenda *Iles Nouvelles peu connues*. Sí figuran las Sebaldinas. La Patagonia linda con Paraguay, separada por una línea divisoria en el norte a la altura de cabo San Antonio, tierra de los Pampas. La Costa Atlántica tiene la leyenda Côte Déserte.

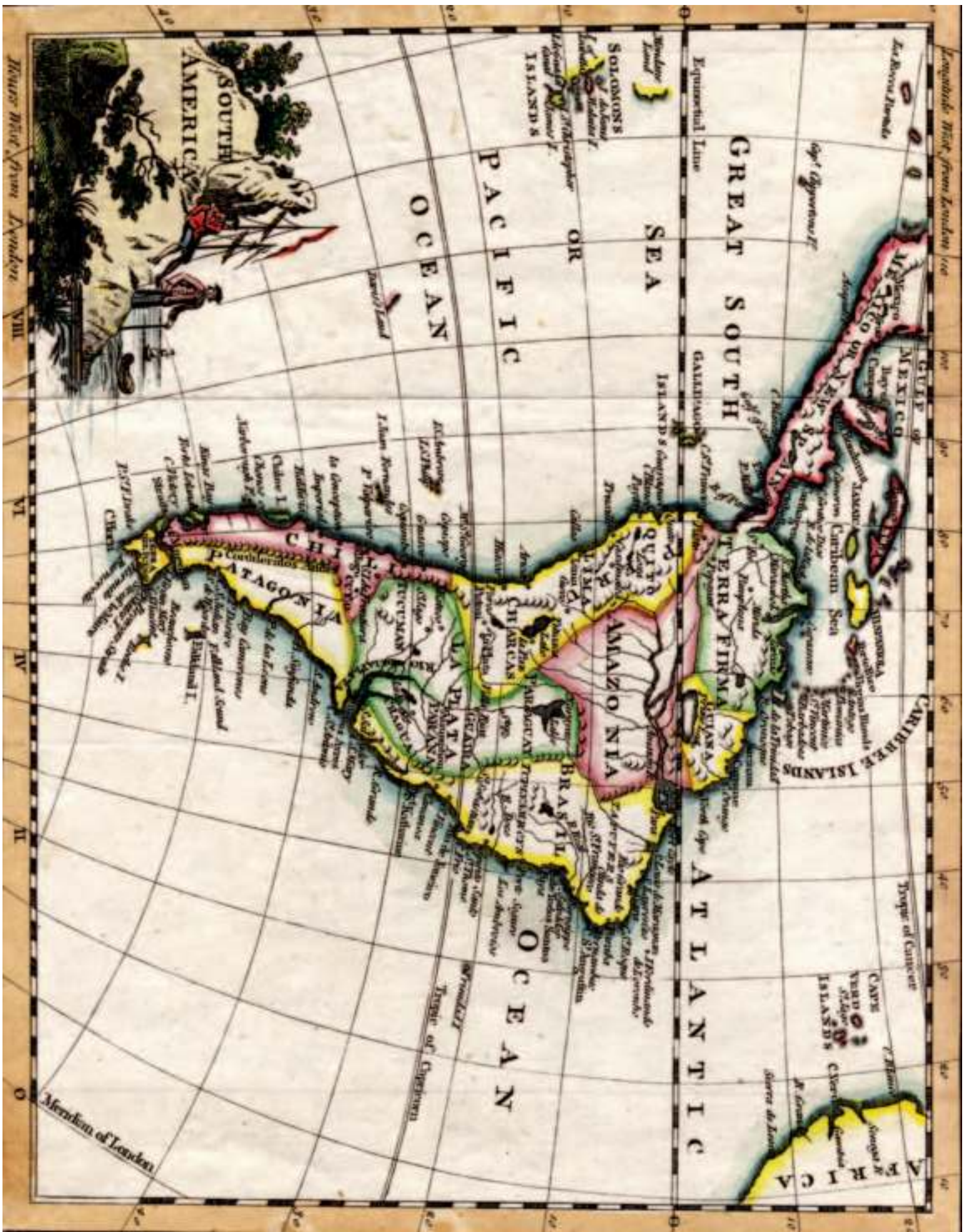
Inv. N° 35 MMU. This is the map Les Terres Magellaniques, by Robert de Vangondy, son of M. Robert, regular geographer of the king (the publishing houses and the dynasties of geographers are very interesting). Tierra del Fuego is shown in a somewhat surrealist way, with many channels running across it. We should note that on Isla de los Estados we always find our cape San Juan (“de Salvamento” was added to the name by Commodore A. Lasserre in 1884) as C. S. Jean or St. John. That cape was really appreciated because it offered a quite simple access to the harbor where there is availability of drinking water from a waterfall and wood both for firewood and repairs. The Malvinas Islands appear outlined with the caption Iles Nouvelles peu connues. What we do see is the Sebaldines. Patagonia is bounded by Paraguay, separated by a frontier line in the north at the level of cape San Antonio, area dominated by the native Pampas. The Atlantic Coast reads Côte Déserte.

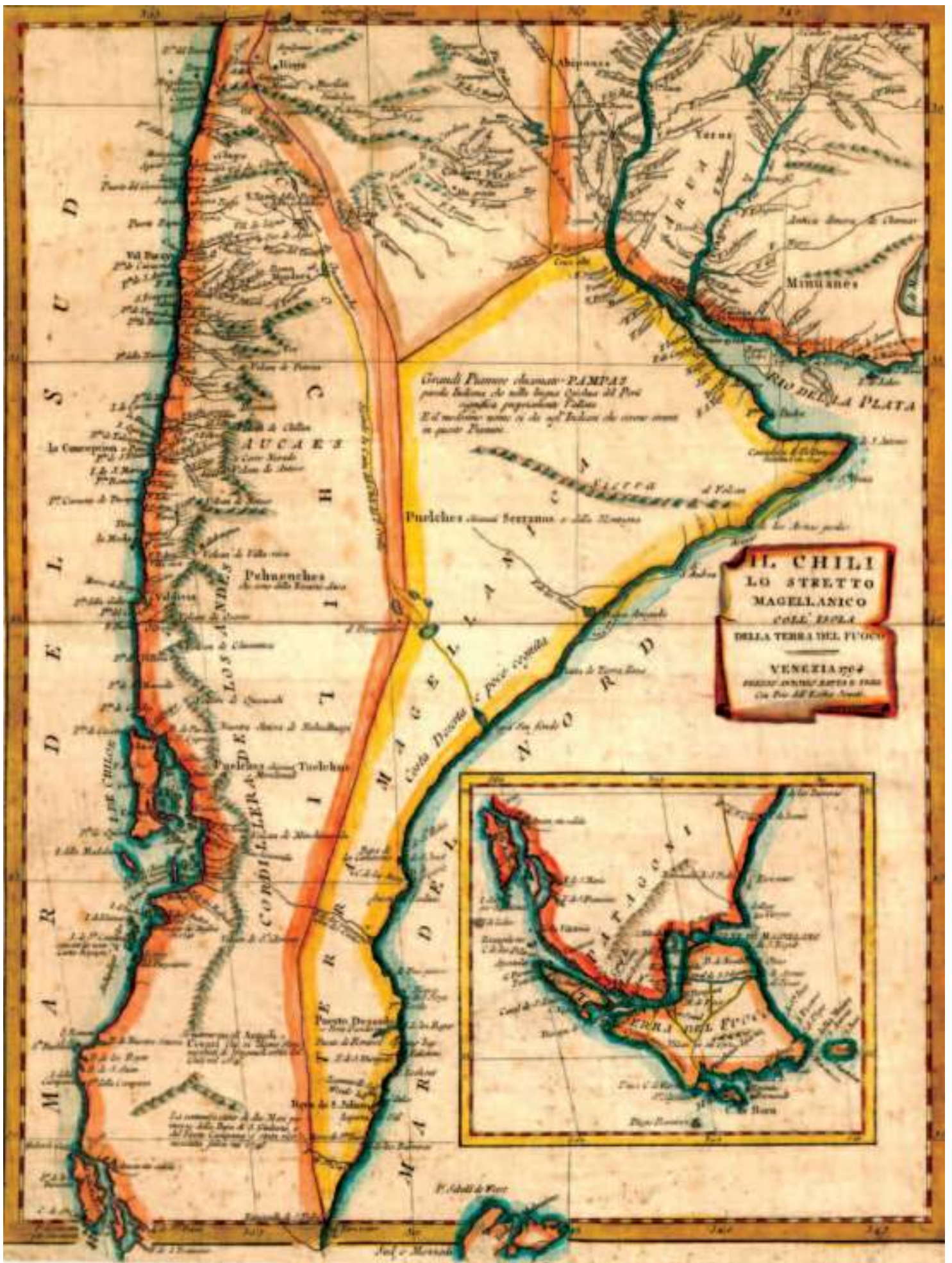
MIGNATUR KORT over den SYDLIGE DEEL af AMERICA
 Til den almindelige Rejsebeskrivelse.

Af Hr. Bellin, Ing^r de le Marine, samt Medlem i Videnskabernes Soc. i London.



80^d Vestlig længde 75 fra den Parisiske 7^a Meridian 65 X.V.D.







Inv. N° 33 MMU. El mapa, de 1765, es una versión alemana de la Patagonia y Tierra del Fuego basada en mapas precedentes. Fue realizado por Bellin Ing. De le Marine. Ya denominan Isles Malouines a las Malvinas.

Inv. N° 33 MMU. This map dated 1765 is a German version of Patagonia and Tierra del Fuego based on previous maps. This is by Bellin, Ing. de le Marine. The Malvinas Islands were already named Isles Malouines.



De 1768 es el Inv. No 79 MMU realizado por Thomas Jefferys. Con el título *South America* abarca desde el Cabo de Hornos hasta el golfo de México. Muy realista, marca con líneas de puntos y colores distintos las distintas comarcas. Así aparece Patagonia desde

de estrecho de Magallanes hasta cabo San Antonio. Su realizador fue editor, geógrafo y cartógrafo. Tenía una gran producción en especial de las Antillas y Norteamérica. Fue designado geógrafo del Príncipe de Gales y luego del Rey Jorge III. Comenzó como grabador de la importante casa londinense de mapas Emmanuel Bowen. Utiliza la longitud de Londres, lo que está aclarado en el mapa.

This is a map by Thomas Jefferys dated 1768 (Inv. N° 79 MMU). Under the title South America, it extends from Cape Horn up to the Gulf of Mexico. A very realist work, it shows different regions with a dotted line and various colors. It includes Patagonia from the Strait of Magellan up to cape San Antonio. The author was a publisher, geographer, and cartographer. He produced a lot of material, especially on the Antilles and North America. He was appointed geographer of the Prince of Wales and of King George III later. He started his career as engraver with the prominent London map seller Emmanuel Bowen. He uses the longitude corresponding to London, which is indicated on the map.



Un mapa interesante proviene de Italia, en realidad de la “República de Venecia”; gran nación marinera (Inv. N° 68 MMU). Se trata del editado en 1794, donde se puede apreciar cómo se corrian los límites. Con el nombre de “*Il Chili Lo Stretto Magellanico Coll’Isola Della Terra del Fuoco*”. Tierra del Fuego aparece con el “canal de San Sebastián” y otro que unía el estrecho de Magallanes (Canal Magdalena actualmente) con lo que puede ser el ingreso desde el Pacífico (paso Brecknok). Están las Islas Malouine (parte norte de ambas) y la isla de los Estados con el estrecho de Le Maire. El cabo de Hornos ya en la isla Hermite. Aparecen Patagonia y Terre Magellanica delimitada diferente a la cartografía francesa. Sobre la costa del Atlántico figura la leyenda costa desértica y poco conocida. También en el centro una leyenda sobre los Pampas, y las denominaciones de otras etnias. Evidencian un gran desconocimiento, y es de imaginarse cómo deben haber fantaseado muchos navegantes o aventureros sobre estas regiones. Es interesante observar que hasta el coloreado es bien típico italiano, particularmente veneciano.

Another interesting map comes from Italy, the “Republic of Venice” in fact, a great seafaring nation (Inv. N° 68 MMU). In this map published in 1794, we can notice how limits moved little by little. It was published under the name Il Chili, lo stretto Magellanico coll’isola della Terra del Fuoco. Venezia 1794. Presso per Antonio Zatta e Figli. con Prir. dell’ Eccmo. Senato. Tierra del Fuego is depicted with the “San Sebastián channel” and onther channel that joined the Strait of Magellan (present Magdalena Channel) with what could be the entrance from the Pacific (Brecknock passage). We can also find the Malouine islands (northern area of both) and the Isla de los Estados with Le Maire strait. Cape Horn already appears on Hermite Island. Patagonia and Terre Magellanica are shown with differences in their limits when compared with French charts. On the Atlantic coast, there is a caption reading “desertic and little known coast.” At the center there is also a caption about the native Pampas and the names of other ethnic groups. All this shows how little was known and we can imagine how many fantasies about this region must have had many of the mariners and adventurers. It is worth noting that even the coloring is typically Italian, particularly Venetian.

De 1785 es la *Kaart Van Chili* (Inv. N° 99 MMU), realizada por Bonne/Bachine de edición holandesa. Vemos dividida Terre de Feu y luego denominaciones muy parecidas al anterior, pero con fronteras coloreadas distintas como indicando territorios, para ellos “vacíos”. Ahora bien: ¿en qué otro mapa se inspiraron? Lo cierto que para los países europeos eran todas tierras “vacantes”, aunque divididas en comarcas.

Dated 1785, the Kaart Van Chili (Inv. N° 99 MMU), by Bonne/Bachine, is a Dutch publication. We can see a split Terre de Feu and then names very similar to the previous map, but boundaries have different colors as if indicating territories that were considered “vacant.” Now, which other map inspired this one? The fact is that, for European countries, this was all “vacant” land divided into regions.



KAART VAN CHILI

van het zuidelyk gedeelte van
PERU tot aan KAAP HORN
met een gedeelte der gewesten
der Oosters Zee.

Lege van den Meridian van Stant Terra

P E R U

3 3 2

O C C I D E N T

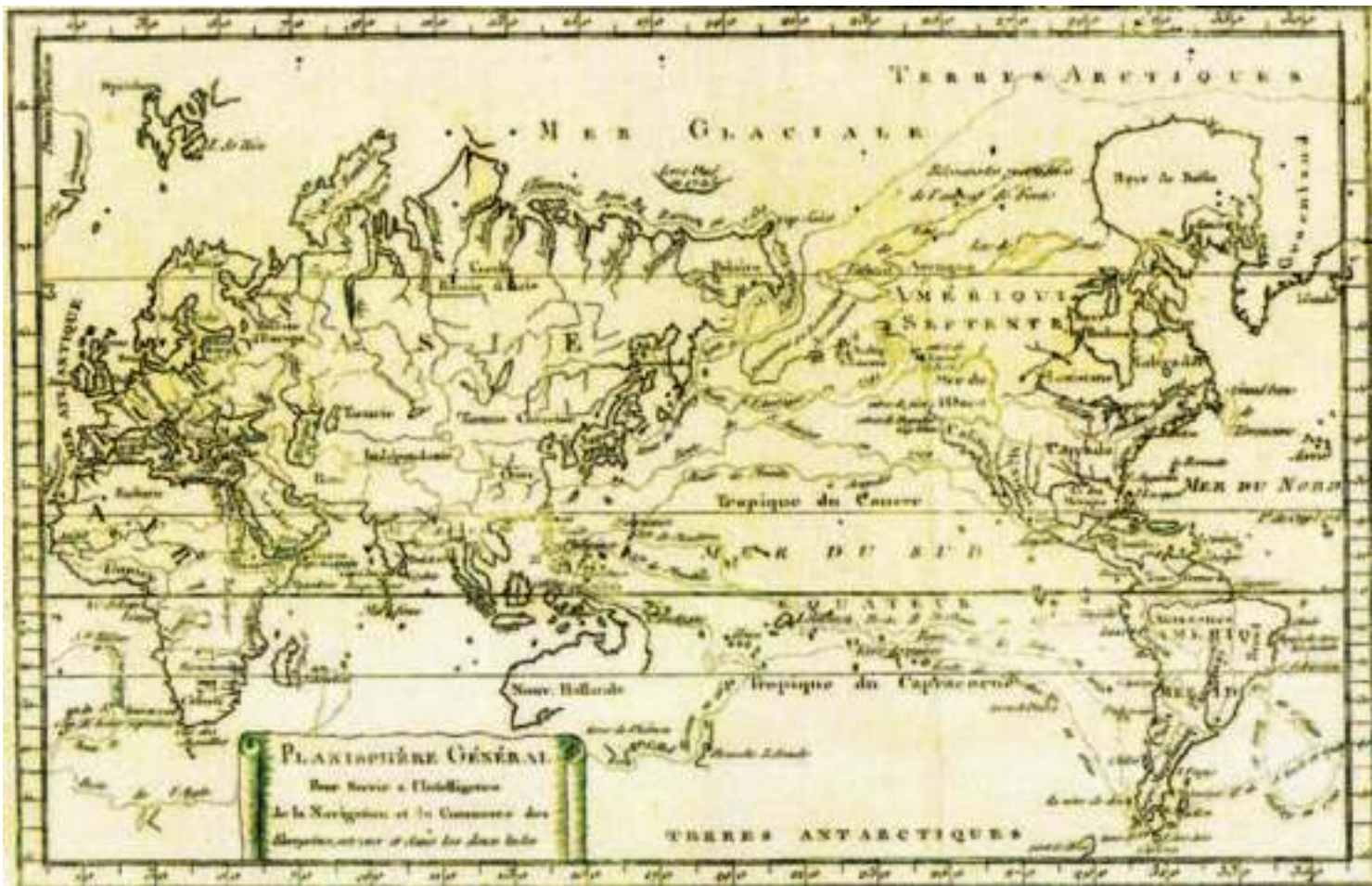
P A C I F I C O

Lege van den Meridian van Stant Terra

Lege van den Meridian van Stant Terra

Lege van den Meridian van Stant Terra

Lege van den Meridian van Stant Terra



Inv. N° 104, 105 y 106 MMU. Otro muy curioso es el que aparece en la famosa Enciclopedia de Guillaume-Thomas Raynal, de 1770, *Histoire des deux Indes*, que es una enciclopedia del anticolonialismo y fue prohibida inmediatamente. Allí aparece un mapa realizado por Mr. Bonne, hidrógrafo de la Marina. Podemos observar los nombres, de sur a norte, de Terre de Feu, Les Patagons, Comarca Desert, Toelchus da a pie, Toelchus de a caballo (pasando Río Negro), Pays de os Pampas, Chili, y luego Buenos Ayres. Figuran las Iles Malouines o Falklands. En la misma enciclopedia hay otro mapa de América Meridional realizado por el mismo hidrógrafo y un "Planisphere General" que explica que es para la navegación y el comercio de los europeos entre las dos Indias. Este posee datos curiosos como las islas Peppis, los derroteros del 1520 de Magallanes, de 1700 de Halley, Tasman en 1642 e indicadas como posiblemente existentes las "Terres Antarctiques".

Inv. N° 104, 105, and 106 MMU. Another very curious map is one published in the famous Encyclopedia by Guillaume-Thomas Raynal (1770), *Histoire des deux Indes*, which is an anticolonialist encyclopedia that was immediately prohibited. This work includes a map by Mr. Bonne, a hydrographer with the Navy. From south to north, we can read the names Terre de Feu, Les Patagons, Comarca Desert, Toelchus da a pie, Toelchus de a caballo (beyond Río Negro), Pays de os Pampas, Chili, and then Buenos Ayres. The Iles Malouines or Falklands are also portrayed. The same encyclopedia includes another map of South America by the same hydrographer and a "Planisphere General" that explains it is intended for sailing and trading of Europeans between the two Indies. This shows curious details such as the Peppys islands, Magellan's courses (1520), Halley's 1700, Tasman's 1642, and there is an indication of the possible existence of the "Terres Antarctiques."



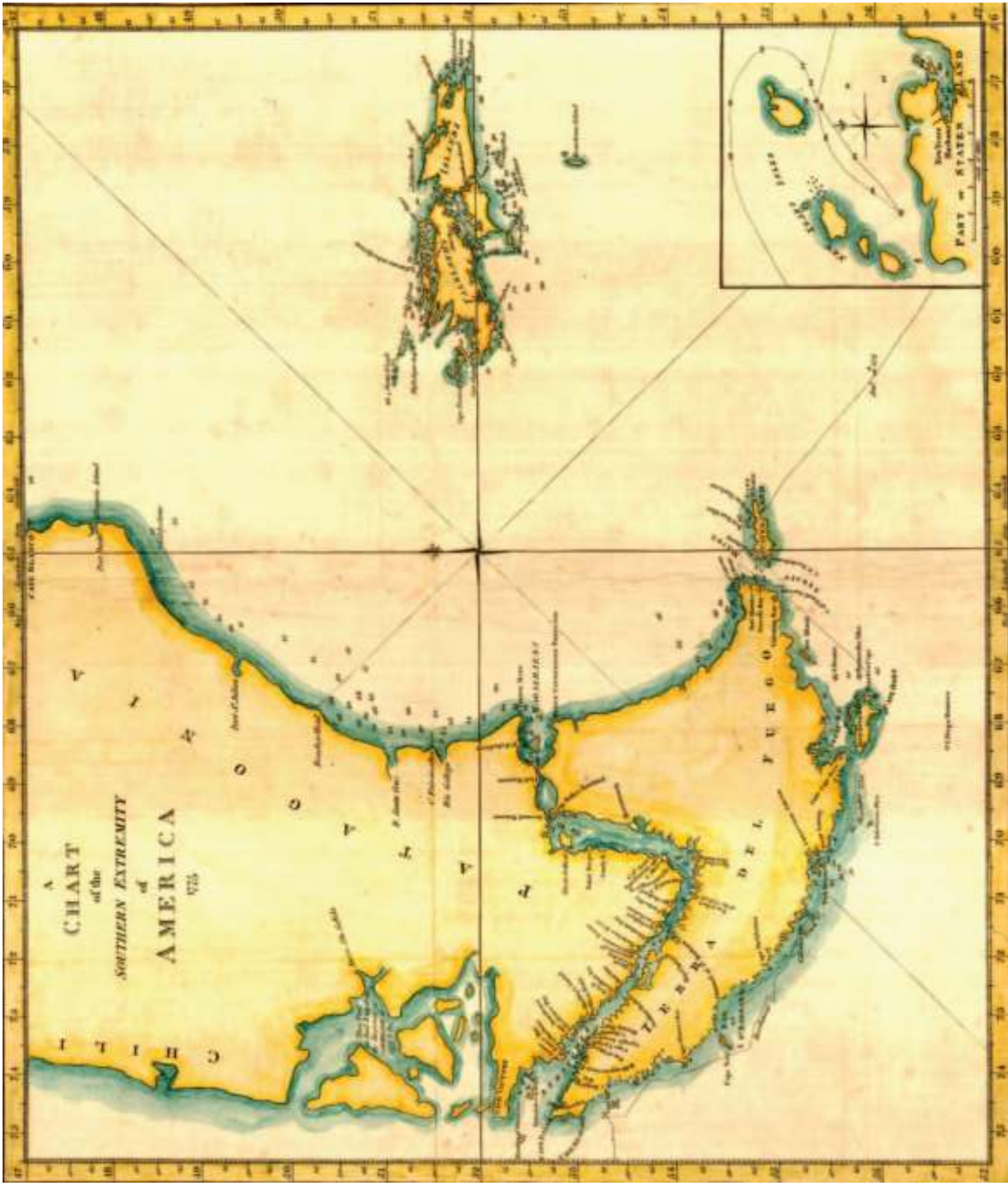
**AMÉRIQUE
MÉRIDIONALE**

Par M. Bonne Ingénieur - Hydrographe
de la Marine

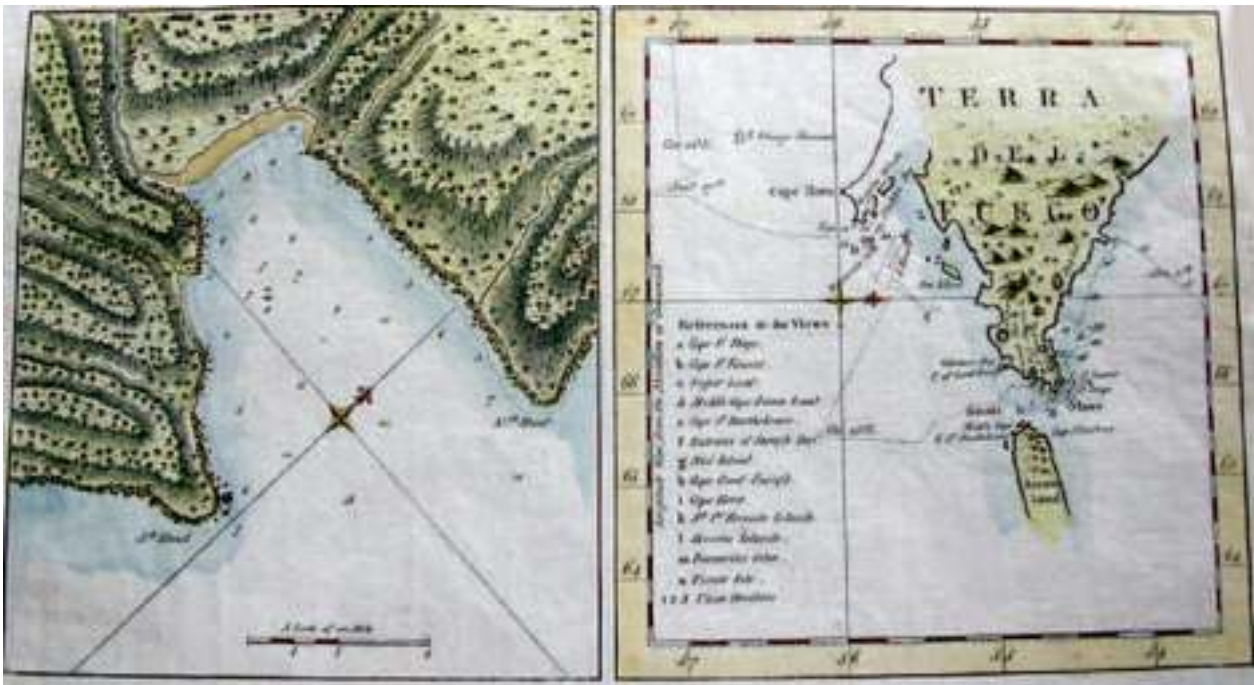
Longueur du Pérou de 1000 lieues
 Largeur de la mer de 1000 lieues
 Longueur de l'Amérique de 1000 lieues
 Largeur de l'Amérique de 1000 lieues



Magellanica lies upon the South of America, near the Streight of Magellan, whose Name it still retains, though sometimes call'd the Country of the Patagons. It is a very poor Country, and subject to cold, by reason of the high Mountains, where the Snow lies almost all the year. As for the Natives, they live in Caves, and adore the Devil, that he may do them no harm. The Spaniards, English and Dutch, have given Various Names to the places where they have been. In the first part of the Reign of King Philip the Second, the Spaniards built *Civdad del Rey Philippe*, and several other Forts upon the Eastern Entrance in the Straits of Magellan, to hinder their Enemies from passing



Inv. N° 90 MMU



Si vamos un siglo atrás notamos el desconocimiento de la región con sólo ver el mapa de Robert Marden de 1693. En él se refiere que la Terra Magellanica está en la parte Sur de América y se puede encontrar el País de los Patagones. Explica que los indios viven en cuevas y adoran al demonio. También menciona a Sarmiento de Gamboa y la "Ciudad del Rey Philippe", pero no a quién pertenece. No aparecen las Islas Malvinas (N° Inv. 93 MMU).

If we go back a century before, we find the region was little known just by having a look at the map by Robert Marden dated 1693. This map shows Terra Magellanica in the south of America and we can see the Country of the Patagons. The map explains that natives live in caves and worship the devil. This work also mentions Sarmiento de Gamboa and the "Ciudad del Rey Philippe" (King Philip City), but it does not mention who it belongs to. The Malvinas Islands are not depicted (N° Inv. 93 MMU).



La *Chart of the Southern Extremity of America* fue impresa en 1775 (N° Inv. 90 MMU). Del viaje de exploración de James Cook surge un ilustrativo mapa fechado 1775 del sector de Patagonia Sur, con las islas Malvinas y la isla de los Estados con un cuarterón del puerto de Año Nuevo (que es copiado en sucesivos mapas). Muestra su derrota por el Le Maire, cabo de Hornos y el Pacífico.

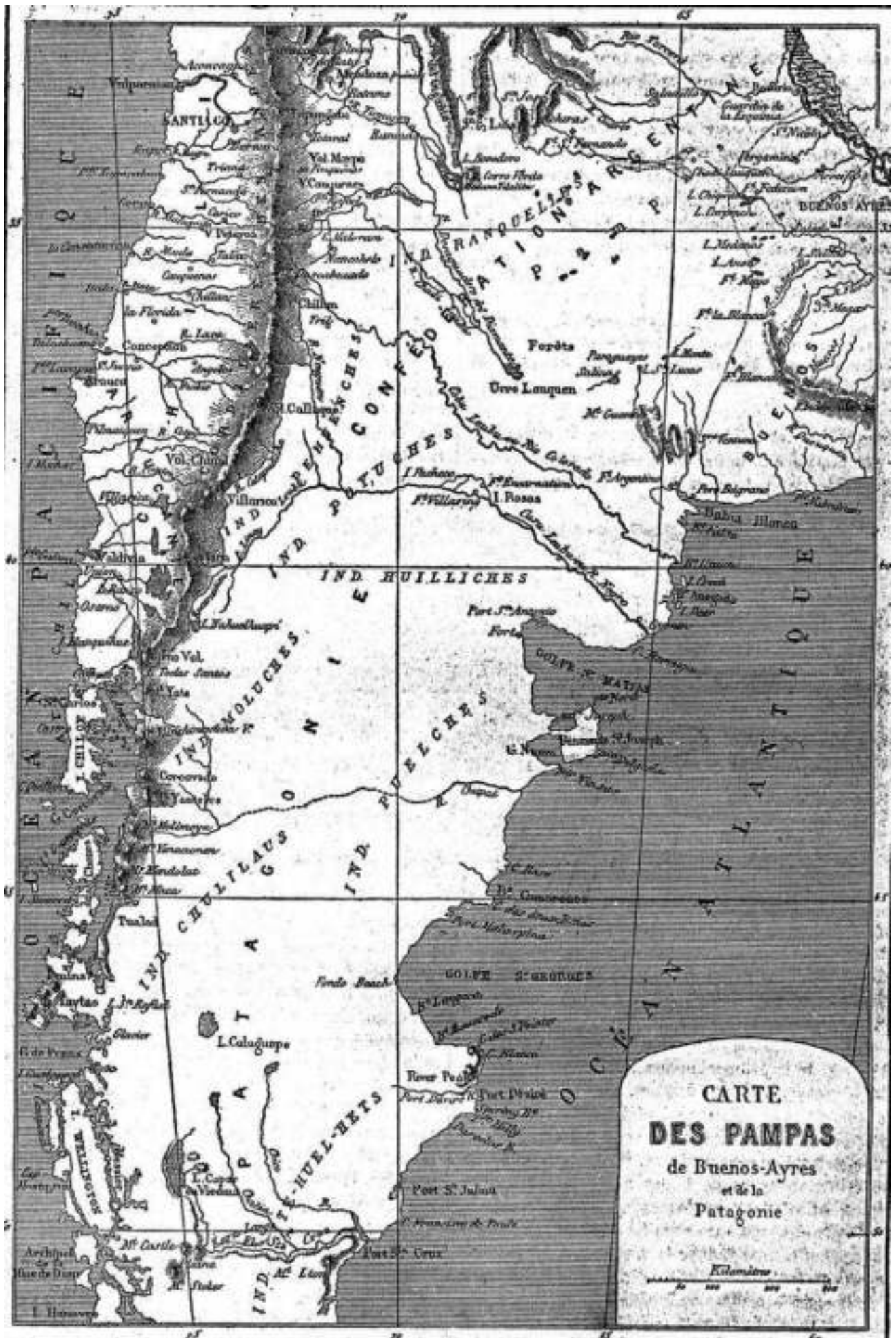
The Chart of the Southern Extremity of America was printed in 1775 (Inv. N° 90 MMU). The exploration voyage led by James Cook gave origin to an illustrative map dated 1775 depicting the South Patagonia sector, with Malvinas Islands and Isla de los Estados in a harbor chart of Año Nuevo harbor (which was copied in subsequent maps). This traces Cook's expedition along Le Maire, Cape Horn, and the Pacific.

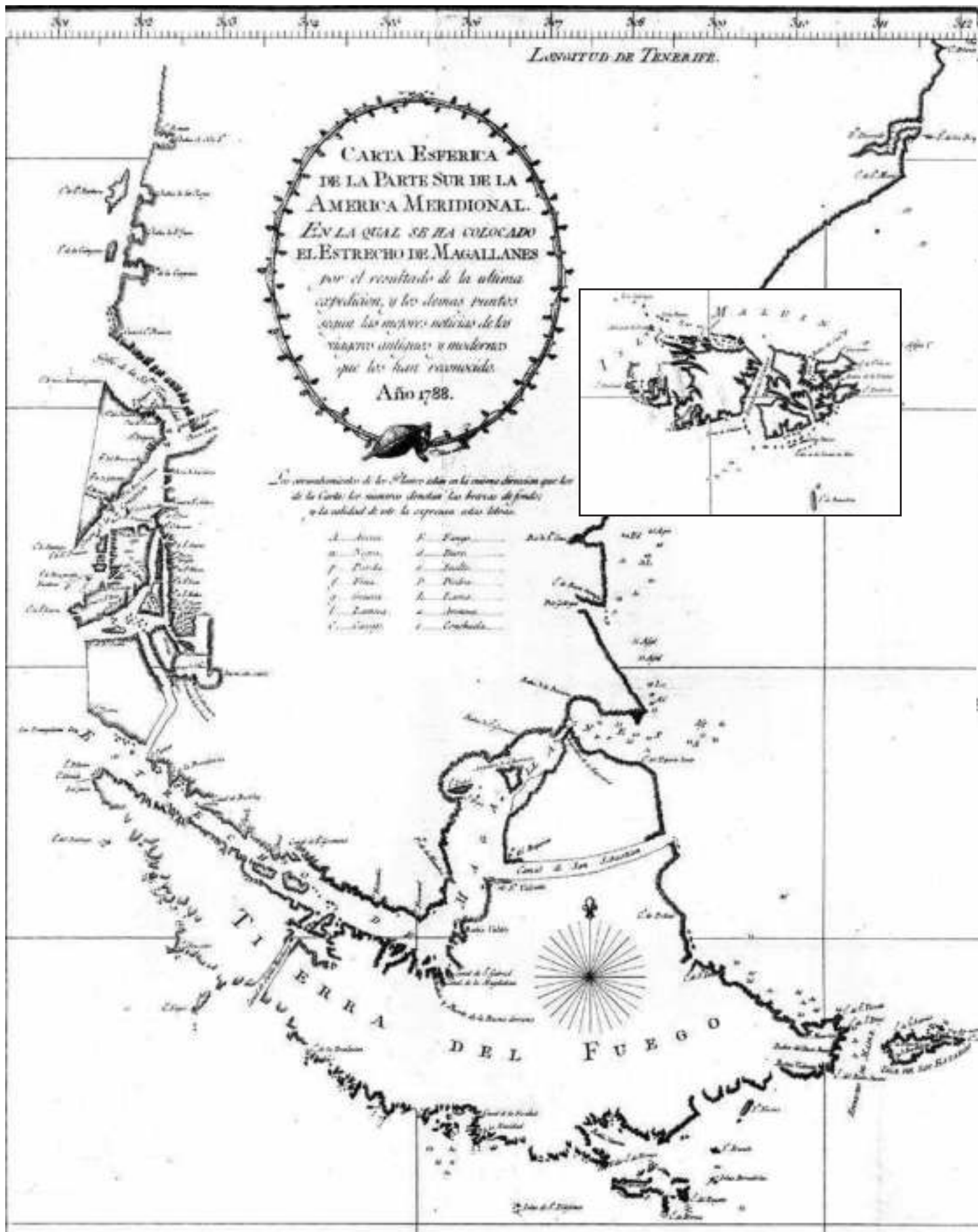
También del viaje del James Cook de 1769 se deriva el cuarterón de Bahía de Buen Suceso en Tierra del Fuego y del estrecho Le Maire (N° 88 Inv. MMU). Llevan los nombres *A plan of Success Bay in Strait Le Maire* (excelente relevamiento con sondeos y tipo de costa). Lo acompaña *A Chart of the S.E. part of Terra del Fuego including Strait Le Maire and part of Staten Land by Captain Cook, 1769*. Trae pormenorizados todos los cabos y accidentes geográficos con la derrota realizada. Publicado en Londres por Alex Hogg en el *King's Arms* N° 16, Paternoster Row.

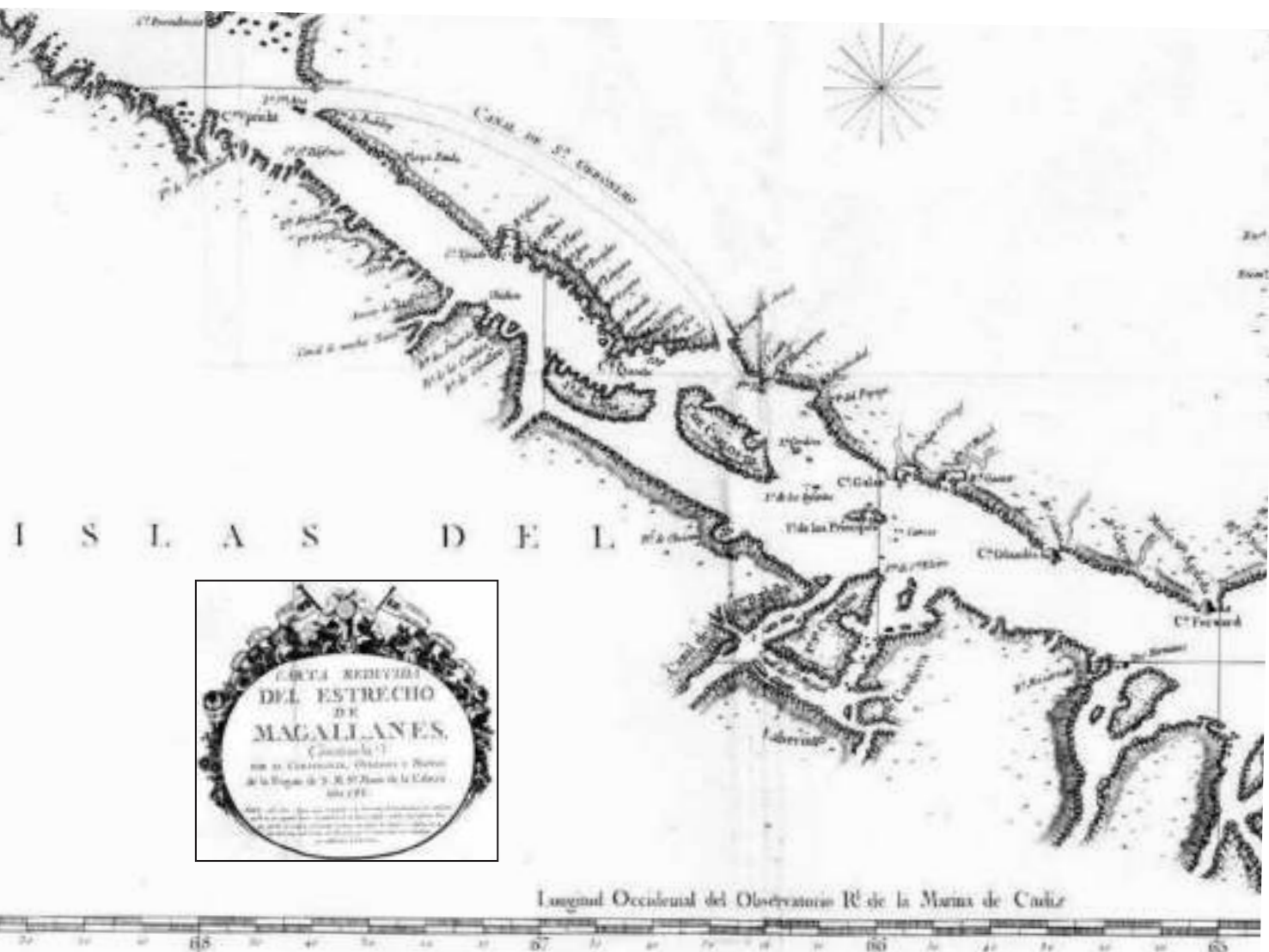
Also from James Cook voyage in 1769 derived the harbor chart of bay Bahía de Buen Suceso (Success Bay) on Tierra del Fuego and the Le Maire strait (Inv. N° 88 MMU). A Plan of Success Bay in Strait Le Maire is an outstanding survey including sounding and coast type. It is accompanied by A Chart of the S.E. Part of Terra del Fuego Including Strait Le Maire and Part of Staten-Land (Captain Cook, 1769). There is a detail of all the capes and geographical features with the course followed. This map was published in London by Alex Hogg on King's Arms N° 16, Paternoster Row.

Inv. C MMU. Mapa de Guinnard, de 1856 (circa). Aparece en el libro *La vuelta al Mundo*, en el relato de M. A. Guinnard *Tres años de cautiverio entre los patagones*. Con el título de *Carte des Pampas de Buenos Ayres et de la Patagonie*. Se puede apreciar ya la leyenda Confederation Argentine desde Río Negro al norte. Es interesante dado que contiene los nombres de los pueblos originarios asentados en esas tierras. Figuran Puerto Belgrano y "Fuerte Argentino" en Bahía Blanca y "Carmen" a orillas del Río Negro. También el fuerte del puerto de San Antonio (luego Port Desire, Port San Julián y Santa Cruz).

Inv. C MMU. Map by Guinnard (ca. 1856). This appears on the book A Voyage around the World, with the accounting by M. A. Guinnard, Three years' slavery among the Patagonians. Under the title "Carte des Pampas de Buenos Ayres et de la Patagonie," we can read the caption "Confederation Argentine" from the river Río Negro up. This is interesting because it includes the names of native peoples living in this area. Puerto Belgrano and Fuerte Argentino, in Bahía Blanca, and Carmen, on the banks of the river Río Negro, are identified. This map also shows the fort at harbor San Antonio (later Port Desire, Port San Julián, and Santa Cruz).







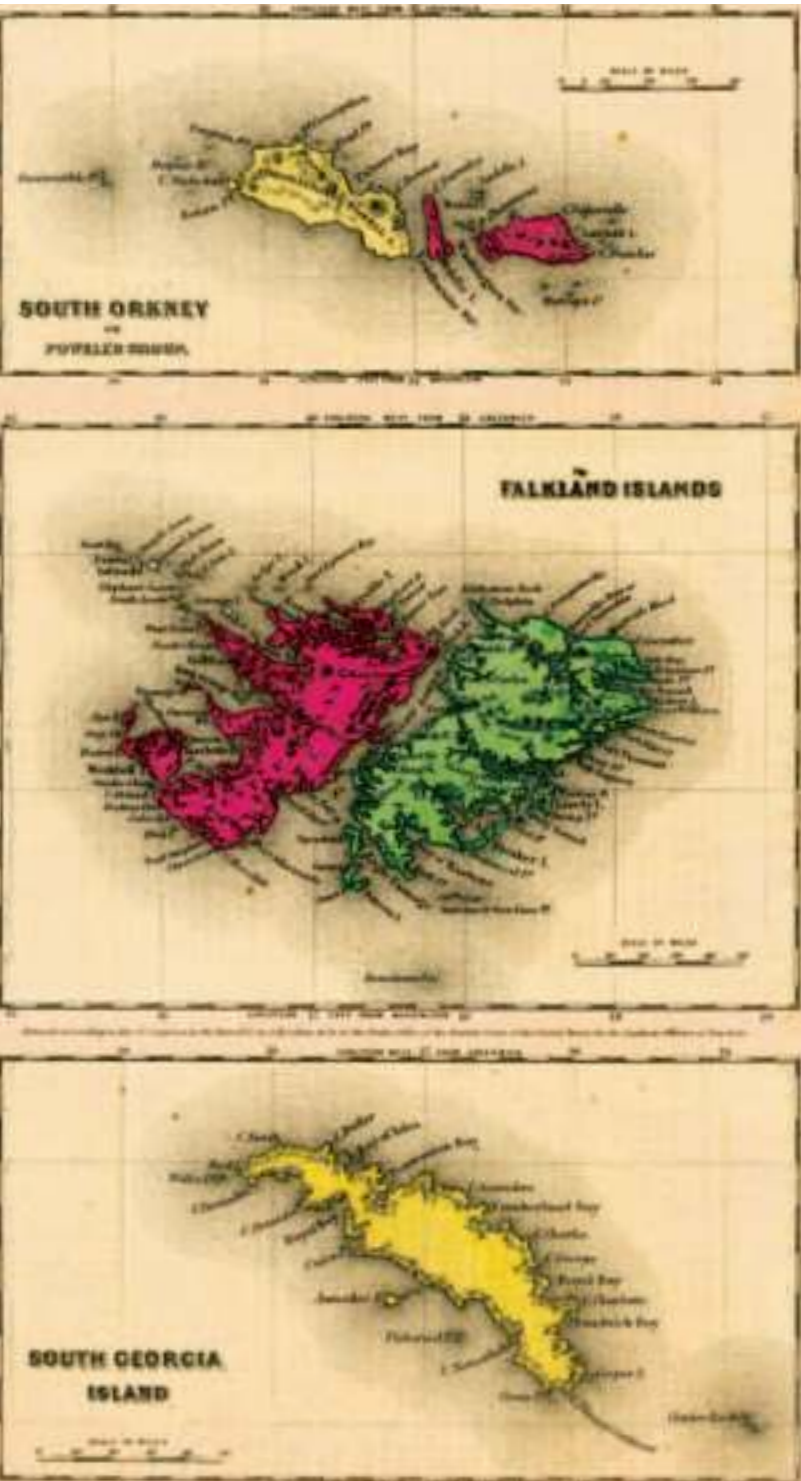
De 1788 tenemos un mapa y unos cuarterones levantados por la expedición de la Fragata de Su Majestad Santa María de la Cabeza (Inv. N° 94 y 95 MMU). Es un buen relevamiento del estrecho de Magallanes, indicando profundidades y tipo de fondo por las anclas. También nos muestra una Tierra del Fuego con el "famoso" canal de San Sebastián, allí donde la bahía está cerrada por la lengua de tierra, y que muchos marinos y geógrafos creían que existía. También el canal de Santa Barbe, que no es otro que el ingreso al estrecho de Magallanes por Brecknock. Vemos el archipiélago de las Guaytecas como un esbozo y muchas especulaciones, con pocos datos provenientes de relevamientos. Realmente eran un verdadero desafío usar estas cartas para navegar, pero siempre resultaba mejor que nada. Como se puede ver, usan tanto la longitud de Cádiz como la Tenerife. Las islas Malvinas aparecen con su nombre, y un cuarterón de bahía de la Soledad en Malvinas (Isla Soledad, la mas oriental). También el puerto de Año Nuevo en la Isla de los Estados y el de Buen Suceso en el estrecho Le Maire. Debemos recordar que con la navegación a vela en esos buques era bastante difícil elegir mejores puertos (que los hay), ya que debían realizar toda la maniobra de fondeo a vela. Lo mismo sucedía con los canales: entrar a uno podía terminar en un naufragio salvo que lo hicieran los botes a remo.

We have a map dated 1788 with some harbor charts resulting from the survey by the expedition of the frigate HMS Santa María de la Cabeza (Inv. N° 94 and 95 MMU). This is a good survey of the Strait of Magellan indicating depths and type of bottom as a reference for anchors. This also shows Tierra del Fuego with the "famous" San Sebastián channel, where the bay is closed by a tongue of land, that many mariners and geographers believed existed. We also find the Santa Barbe channel, which is in fact the entrance to the Strait of Magellan via Brecknock. We can see an insinuated Guaytecas archipelago and many speculations with few data from surveys. Using these charts for navigation was a true challenge, but they were better than no charts at all. As we can see, Cadiz and Tenerife longitudes are both used. The Malvinas Islands are portrayed with their name as well as a harbor chart of Soledad bay on Malvinas (Isla Soledad, the eastern island). This chart also shows the harbor Año Nuevo on Isla de los Estados and the harbor Buen Suceso on Le Maire strait. We should remind the reader that with sailing navigation it was really difficult for these vessels to choose better harbors (in fact, there are better harbors) as the anchoring maneuvers were completely performed using sails. This was also the case with channels – sailing into a channel could result in wreckage, except on rowing boats.

Note: That portion of Patagonia west of the Andes is claimed by the Argentine Republic, and all west including the islands is occupied by Chile.

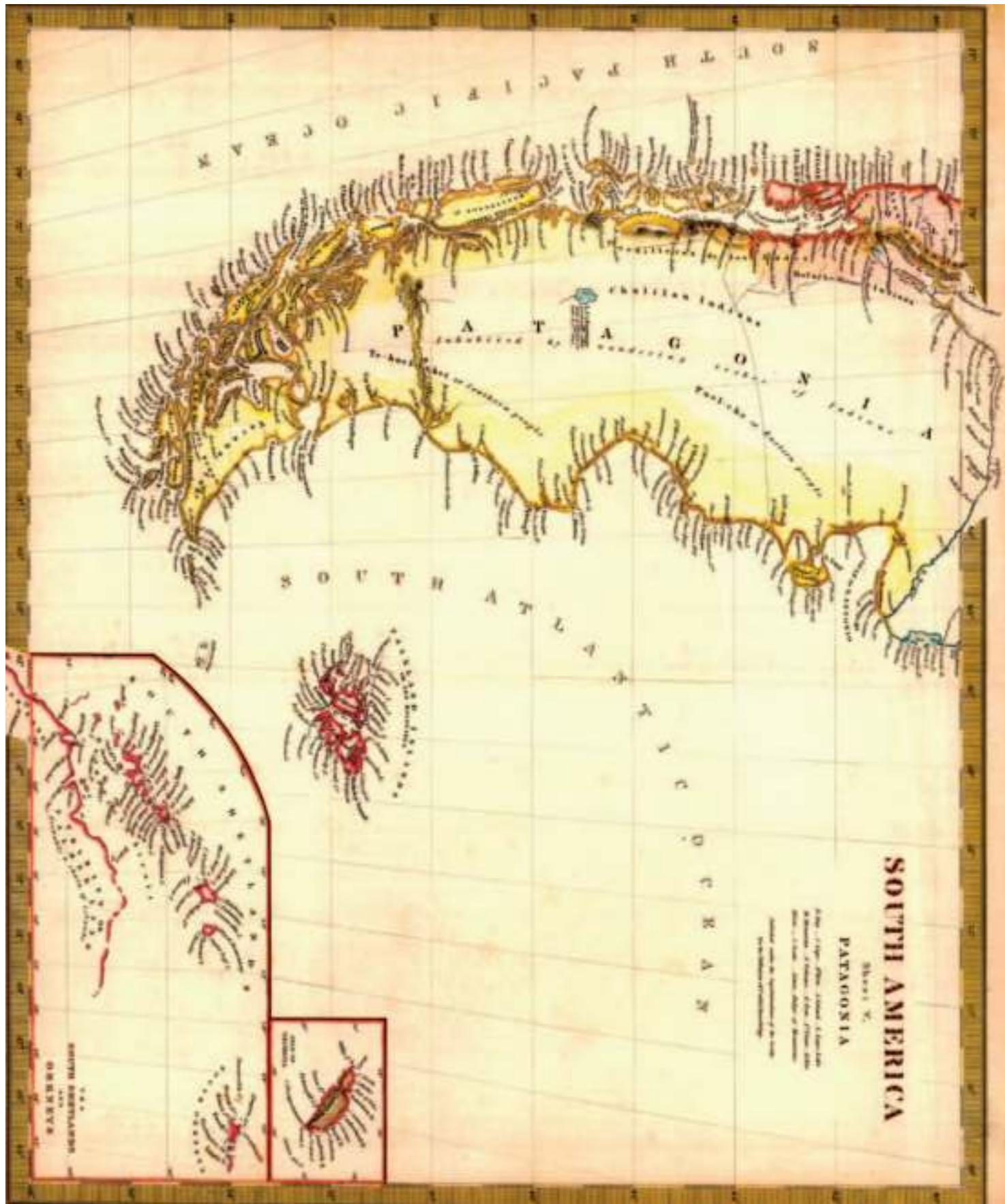


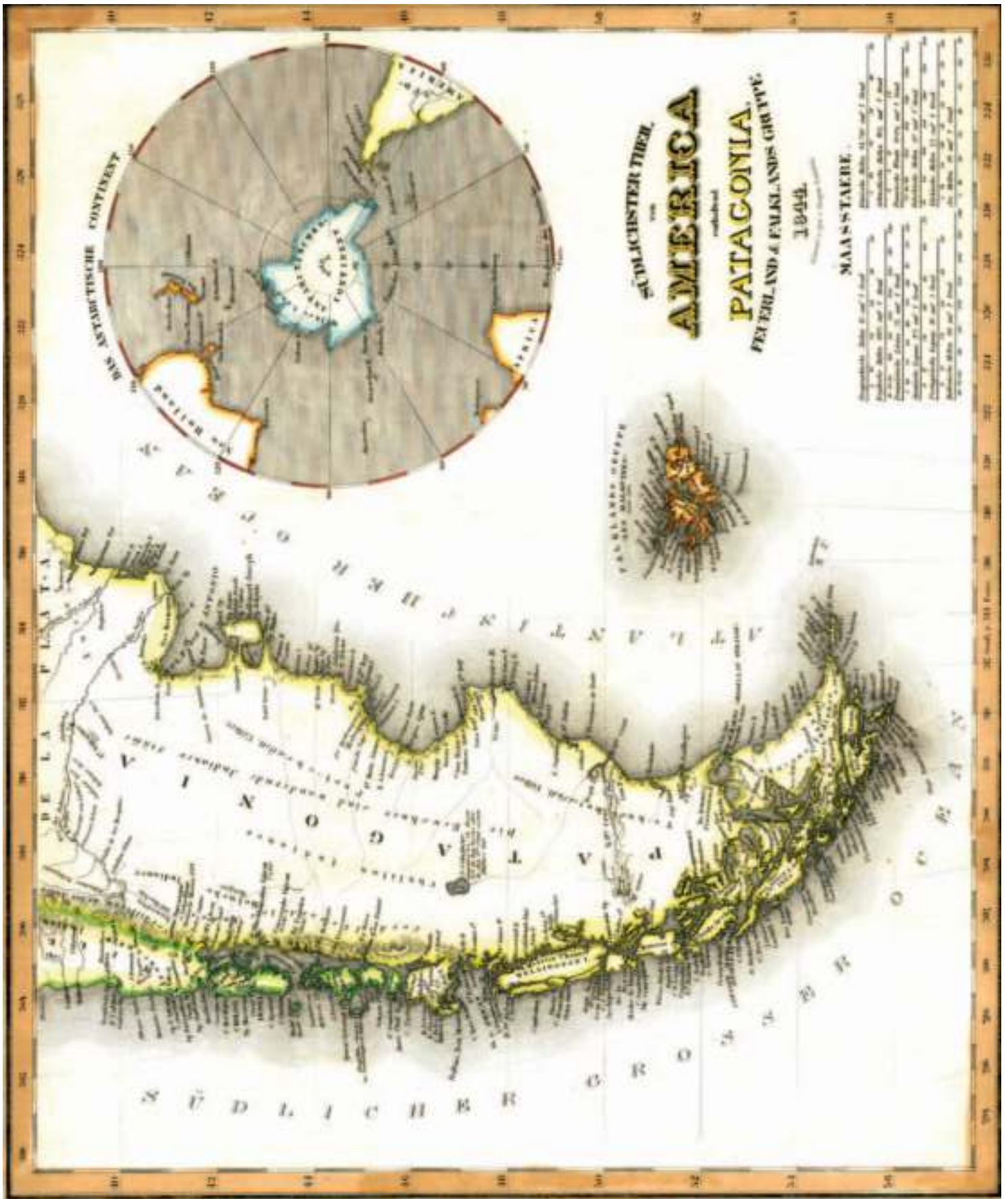
Cotton's PATAGONIA



Inv. N° 78 MMU. Se trata de un mapa publicado en 1855 (circa), realizado por Johnson & Browning. Este mapa ya muestra los importantes progresos de ese siglo con las expediciones de Fitz Roy y los exploradores antárticos. Muestra el sur de Sudamérica y las islas Orcadas del Sur, Georgias del Sur y las islas Malvinas. Un gran avance, porque si bien todavía existía un conocimiento muy limitado del sur de Chile, ya aparecen todos los adelantos realizados por Gran Bretaña y sus misiones hidrográficas que fueron la base de la cartografía general de la zona. En todo lo que es la Patagonia se aclaran las etnias que las ocupan.

Inv. N° 78 MMU. This is a map published circa 1855 by Johnson & Browning. This already shows the important progress throughout that century with the expeditions under Fitz Roy and the Antarctic explorers. This map shows the extremity of South America and the South Orkney Islands, South Georgias, and Malvinas Islands. Improvements were significant because, though little was still known about the south of Chile, this map already shows all new data collected by Great Britain with its hydrographic missions that were the basis for the general cartography of the area. All over Patagonia, the ethnic groups living in this territory are mentioned.





Inv. N° 67 MMU



South America y Patagonia (Inv. N° 66 MMU). De 1838, fue publicado por la "Society for Diffusion of Usefull Knowledgegr. Grabado por J & C. Walker. En pocas palabras, aparece lo de siempre: una Patagonia que abarca todo el sur hasta el Río Negro por el norte, y los nombres

de las etnias que la pueblan. Pero sí se puede ver una bien relevada Tierra del Fuego (por Fitz Roy) con el canal Beagle, las islas Nueva, Picton, Lennox y Navarino. En Tierra del Fuego aparece la leyenda *Yacana Indians*. Están las Islas Malvinas (*Falkland Island sor Malouines*). En un recuadro inferior a la derecha aparecen las islas Shetland del Sur, islas Orcadas del Sur, islas Georgias del Sur, y como dato muy interesante "*Trinity or Palmer Land*" con la leyenda que pueden ser islas. El Bransfield Strait (mar de la Flota) separa las islas de a tierra de Palmer (península Antártica, aunque aclaran que podía ser una sucesión de islas). El barco de Palmer tenía solo unos 14 metros de eslora. Por supuesto que la ubicación de las islas Shetlands de Sur y su tamaño variaban según la interpretación del cartógrafo.

Inv. N° 66 MMU. *South America and Patagonia*. Dated 1838, this map was published by the Society for the Diffusion of Useful Knowledge and engraved by J. & C. Walker. Simply put, the map depicts the usual – Patagonia extending all over the south up to Río Negro in the north and the names of the ethnic groups that inhabit the region. But the news is a well surveyed Tierra del Fuego (by Fitz Roy) with the Beagle Channel, the islands Nueva, Picton, Lennox, and Navarino. On Tierra del Fuego, we find the caption "Yacana Indians." The Malvinas Islands (Falkland or Malouines) also appear. Bottom right, there is a box with the South Shetland Islands, South Orkney Islands, South Georgias and, as an interesting information "Trinity or Palmer Land" with a legend suggesting they could be islands. Bransfield Strait (or Mar de la Flota) separates the islands from Palmer Land (Antarctic Peninsula) though they mention this could be a series of islands. Palmer's ship was only about 14 meters long. Of course, the location of the South Shetland Islands and their size varied according to the cartographer's interpretation.



Inv. N° 67 MMU. Un hermoso y pequeño mapa (de los Meyer Hand Atlas) donde aparece la Patagonia con las islas Malvinas, las Shetland del Sur y la Antártida que se imaginaban en esa época. Realizado por Joseph Meyer. Figura una península Antártica muy distinta a la real, pero ya existente

gracias a expediciones comerciales como las de la de Nathaniel Palmer y la de James Weddell, o la de la Corona Rusa de V. Bellingshausen. También se puede notar la considerable distancia del continente con respecto a Sudáfrica, y Nueva Zelanda y Australia. En Tierra del Fuego y la costa chilena ya se pueden apreciar todos los descubrimientos realizados por las expediciones de Fitz Roy. En la Patagonia hay una leyenda que dice *Indígenas Chilenos* donde está el territorio tehuelche (tal vez por casualidad, o ya estaban en conocimiento del desplazamiento que sufrían estos últimos). Joseph Meyer fue un librero alemán que editaba parte de sus propios trabajos como el Diccionario Enciclopédico Meyer de cincuenta y dos volúmenes. La editorial se llamaba Bibliographisches Institut, y se asentaba en la ciudad de Gotha.

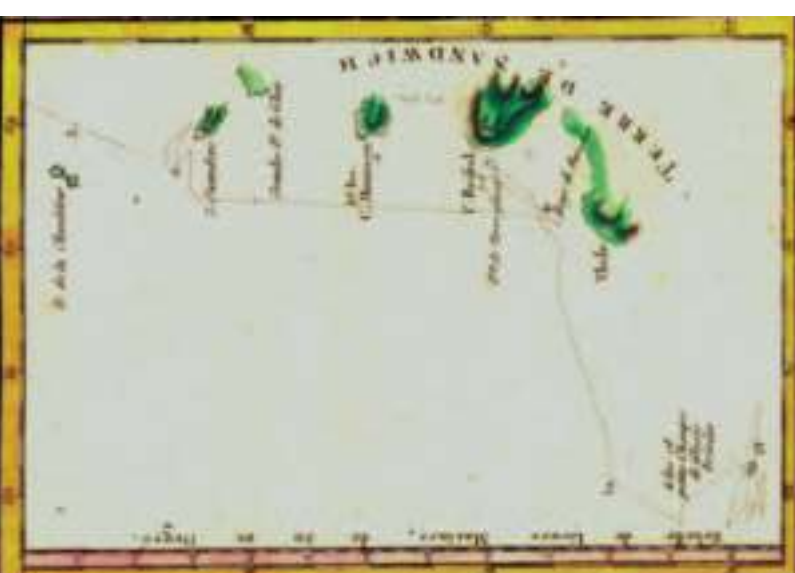
Inv. N° 67 MMU. This is a beautiful small map (from Meyer's Hand Atlas) where we find Patagonia with Malvinas Islands, the South Shetlands and Antarctica that were imagined at the time. The author is Joseph Meyer. The Antarctic Peninsula shown is very different from the actual peninsula. Still, it is depicted thanks to merchant expeditions such as Nathaniel Palmer's and James Weddell's or V. Bellingshausen's sponsored by the Russian Crown. Note also the long distance from the continent in relation to South Africa, New Zealand, and Australia. On Tierra del Fuego and the Chilean coast, we can already see all the discoveries made by Fitz Roy's expeditions. On Patagonia, there is a caption reading "Chilean Natives," corresponding to the Tehuelche territory (maybe this was just by chance or maybe the authors knew how these natives moved around). Joseph Meyer was a German bookseller who published part of his own works, such as the Encyclopedic Dictionary Meyer with fifty-two volumes. His publishing house was named Bibliographisches Institut and was based in the city of Gotha.

En el mapa Inv. N° 71 MMU vemos a las islas Malvinas tomadas del mismo mapa. También fue editado en París en 1787 y repite el mismo título. Trae más sondeos de profundidad y refleja parte de la derrota de la expedición de James Cook (1775). Contiene a las islas Sandwich del Sur, que figuran como *Terre de Sandwich* dado que no sabían que eran islas aisladas. También aparece la isla George.

In the map Inv. N° 71 MMU, we can see the Malvinas Islands taken from the same map. This was also published under the same title in Paris in 1787. This includes more depth soundings and depicts part of the course of James Cook's expedition (1775). This map shows the South Sandwich islands as "Terre de Sandwich" because they did not know they were isolated islands. George island also appears.



ISLES MALDENLAND,
DE HAWKINS,
ET LE DETROIT
DE FAKLAND,
 Ces Isles sont nommées
MALOUINES,
PAR LES FRANÇOIS,
 Par M. de la Roche, Hydrographe de la Marine.



A View of the Sebaldine Islets called Jafon's Islands.

Middle high land bearing South about one E. compass.

This appears the Land bearing South half West about the Middle.

For Rivermouth shown below E. E. East compass, Eastward shown below E part of the Main Island appearing South East about one E. compass.

Eastward shown about one E. compass.

Rivermouth shown below E. N. E. East or seven compass.

South East about one E. compass.

Part of the River

Ediths Bay

East by North one E. compass.

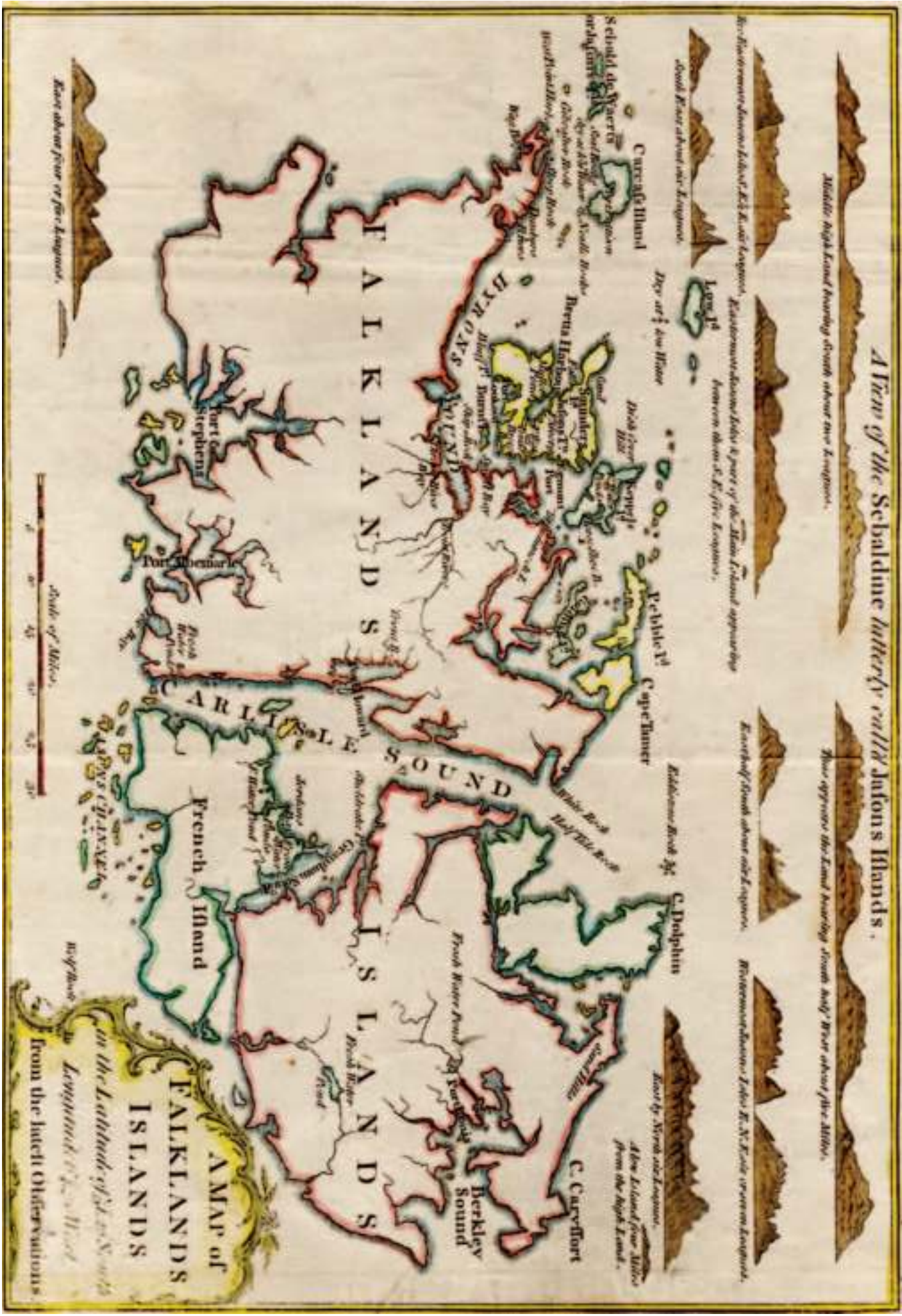
A low Island four Miles from the high Land.

East about four or five compass.

Scale of Miles.

By the

A MAP of
FALKLANDS ISLANDS
 in the Latitude of 51. 30. S. with
 Longitude of 10. 00. W.
 from the Dutch Observations.



FALKLAND ISLANDS
AND
PATAGONIA





Inv. N° 82 MMU. Imagen del estrecho de Magallanes de 1846: *Fort de la Riviere de Gennes Detroit de Magellan*. Expedición Dumont D'Urville. *Voyage au Pole Sud et dans l'Océanie*, por Le Breton.

Inv. N° 82 MMU. *The Strait of Magellan in 1846 – Fort de la Riviere de Gennes Detroit de Magellan*. Expedition under Dumont D'Urville. *Voyage au Pole Sud et dans l'Océanie*, by Le Breton.



Una edición interesante, ya bastante moderna, es la publicada en Londres en 1851 de Tallis Rapkin con el título de *Falkland Islands and Patagonia* (Inv. N° 30 MMU). Ya estamos con bastante conocimiento de la zona. Como vemos Tierra del Fuego es llamada por la Corona Británica "King Charles South Land", como también lo vemos en la cartografía de Fitz Roy. De cualquier forma observamos el resultado del excelente relevamiento de esos ocho

años (1826-1834) del *HMS Beagle* y sus oficiales. La frontera norte de Patagonia sigue siendo el Río Negro y Chile hasta el golfo de Ancud.

There is an interesting quite-modern edition published in London in 1851 by Tallis Rapkin under the title Falkland Islands and Patagonia (Inv. N° 30 MMU). At this point, there is already a lot of information available about the area. As we can see, Tierra del Fuego is called "King Charles South Land" by the British Crown, as it is also shown in Fitz Roy's cartography. Anyway, we can see the results of the outstanding surveying work carried out during those eight years (1826-1834) by the HMS Beagle and her officers. Patagonia still borders on the river Río Negro to the north and Chile up to the gulf of Ancud.



Otro muy interesante es el Inv. N° 72 MMU: *A Map of Falklands Islands*. Latitud y Longitud. Según las últimas observaciones. Fue realizado por John Lodge en 1770. Con importantes particularidades, trae las vistas desde el mar del relieve de la isla. Eso era de

gran utilidad para el navegante que debía ubicarse, en especial cuando recalaba. También indica desde dónde se ve de esa forma, es decir desde qué posición relativa de la nave, ya sea distancia o cómo se realizaba el acercamiento a tierra. Figuran las islas Sebaldinas ya formando parte del archipiélago, con la indicación que luego se llamaron "Jafons Islands".

Another very interesting map is Inv. N° 72 MMU – A Map of Falklands Islands. Latitude and longitude are shown according to the last observations. This map was made by John Lodge in 1770. Having significant special features, it includes views of the relief of the island as seen from the sea. This was very useful for navigators that needed to determine their location, especially when landing. This map also indicates the position from which a certain shape is seen, that is from which relative position of the vessel (distance, for example), or how to approach the coast. We can also see the Sebaldine Islands as part of their archipelago, with the indication that they were later known as "Jafons Islands."

en leguas británicas, españolas y holandesas. Es un buen ejemplo de cómo el comercio movilizó la exploración que se volcaba en trabajos cartográficos, que luego aprovecharon todas las naciones; no vivían becados del Estado sin nunca trabajar.

DIFERENCIAS CON CHILE EN LA REGIÓN SUR

Como dato complementario a lo expuesto, y dado que no se publica cartografía sobre el tema, después de la independencia el gobierno de Chile hace saber a Buenos Aires (1843) que quiere hacer efectiva su jurisdicción sobre Patagonia y Tierra del Fuego. Además del escrito presentado a la Argentina, la goleta *Ancud* comandada por John Williams llega al estrecho de Magallanes y establece el fuerte Bulnes (en Puerto Hambre) tomando posesión del estrecho y tierras aledañas. En 1848 la población se muda junto al río del Carbón, en Sandy Point, actualmente Punta Arenas. Fue el primer asentamiento en la región austral, y se lo tomó más por una estación de remolques a vapor o base para procurar ayuda a los que utilizaran ese paso interoceánico. Lo cierto es que fue muy oportuno dado que la goleta *Ancud* se encontró en Puerto Hambre con la corbeta a vapor francesa *Phaeton* (23 de setiembre de 1843), comandada por el capitán L. Massin. Tenían la idea de tomar el estrecho para asegurarse la comunicación con las islas Marquesas. También estas intenciones las tenían los británicos, que coincidían con la idea de expansión comercial junto a Norteamérica. En realidad podrían haber ocupado cualquier otro punto de la costa patagónica, aunque no había lugares tan aptos como lo era el estrecho. Para ese entonces la Corona Británica ya había usurpado las islas Malvinas, para instalar su base estratégica (3 de enero de 1833).

Pero es interesante también ver que el enviado de Chile, Sr. Lastarria, estaba convencido de ceder la parte del estrecho desde bahía Gregorio hacia oriente (nota de J.V. Lastarria a A. Covarrubias), así también renunciar a nueve decimas partes de la Patagonia. Según Encina esto correspondía a una corriente conciliadora o americanista, que luego fue cambiando hasta llegar a 1870 donde Chile reclamaba hasta el sur de Río Negro. Mucho

DIFFERENCES WITH CHILE IN THE SOUTHERN REGION

As additional information, and given the fact that no cartography is published here about this issue, it is worth noting that, after the independence, the government of Chile informed Buenos Aires (1843) that they had every intention to exercise their jurisdiction on Patagonia and Tierra del Fuego. Apart from the notice forwarded to Argentina, the schooner Ancud, under the command of John Williams, arrived in the Strait of Magellan and set up fort Bulnes (at Puerto Hambre or Port Famine) taking possession of the strait and surrounding land. In 1848, the settlement moved next to the river Río del Carbón, at Sandy Point, present Punta Arenas. It was the first village in the southern region and it became more a station to tug steamers or a base to ask for help for the ships using the interoceanic passage. The thing is that the timing was perfect because the schooner Ancud found the French steam corvette Phaeton (September 23, 1843), commanded by Captain L. Massin, at Puerto Hambre. They intended to take possession of the strait to ensure communication with the Marquise islands. The British were of the same idea and they had the same plans for expansion of trade as the Americans. In fact, they could have occupied any other site along the Patagonian coast, though there were no other places as suitable as the strait. By that time, the British Crown had already seized the Malvinas Islands to set up their strategic base (January 3, 1833).

But it is also interesting noting that Mr. Lastarria, the envoy from Chile, was convinced about ceding the part of the strait from Gregorio bay to the east (note from J. V. Lastarria to A. Covarrubias) as well as of resigning to nine-tenth parts of Patagonia. According to Encina, this attitude was explained by a conciliatory or Americanist current that would change with the passing of time and Chile would claim up to the south of the river Río Negro in 1870. Most of this was based on a map published in 1775, by Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, a geographer with the Spanish Crown, where the southern territories were shown as Modern Chile. This happened before the creation of the Viceroyalty of the Río de la Plata in 1776 and was never used for practical purposes. In the book Sarmiento y la Patagonia, by Francisco M. Goyana, there is more information about this topic.

estaba basado en un mapa publicado en 1775 y realizado por Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, geógrafo de la Corona Española, donde mostraba los territorios australes como Chile Moderno. Esto sucedió antes de la formación del Virreinato del Río de la Plata en 1776, y nunca tuvo una función práctica. En el libro *Sarmiento y la Patagonia* de Francisco M. Goyana se puede profundizar en el tema que, como bien dice él, se trata de un “puzzle, enmarañado con los episodios históricos que se han sucedido en el tiempo”.

Como comentario curioso y hasta algo risueño tenemos, en 1860, la proclamación de Orélie Antoine de Tounens como Rey de la Araucaria y de la Patagonia. Se autoproclamó Rey de Araucaria el 17 de noviembre, y tres días después sumó el reinado de Patagonia a su territorio. Observando la cartografía de la época, imaginar qué hubiera ocurrido si lograba su propósito causa escalofrío. En los documentos oficiales firmaba: “Orélie-Antonie 1^e., par la grâce de Dieu et la volonté des Indiens de l’Extrême Sud du Continent Americain, Roi d’Araucanie et de Patagonie”. Pero es importante reflexionar sobre lo que pensaban muchas personas: una tierra no ocupada, salvo por los pueblos originarios, para ellos “vacía”. Fue reconocido inmediatamente por el Reino Unido, Italia y otros países europeos. Su sede era en Angol y la bandera una tricolor azul, blanca y verde. En 1862 fue capturado, y luego de ser declarado loco se lo deportó a Francia. Pero insistió y regresó en 1869. El gobierno de Chile debió reprimir una rebelión mapuche, tras lo cual escapó a Francia. Volvió dos veces más, una de ellas con otro nombre, pero con monedas acuñadas y armas. Fue encarcelado, y en cuanto recuperó la libertad regreso a Europa. Su último intento terminó mal dado que debió ser operado en Buenos Aires de una enfermedad por la cual falleció en su país natal en noviembre de 1878. Lo sucedió Achille I y es hasta el día de hoy que sus descendientes continúan con sus pretensiones... Toda una excentricidad, pero en su momento otro país lo podría haber hecho. (*Zoológicos Humanos*, Christian Báez. Ed Pehuén, pg.41).

Por la década del 50 aparece por la zona un navegante argentino oriundo de Carmen de

As this author states, this is a “puzzle tangled with historical events.”

*A curious and funny thing is that Orélie Antoine de Tounens was proclaimed King of Araucaria and Patagonia in 1860. He proclaimed himself King of Araucaria on November 17, and three days later he annexed Patagonia to his territory. Having a look at the cartography of that period, imagining what could have happened if he succeeded makes one shiver. In his official documents, he used to sign – “Orélie-Antonie 1^e., par la grâce de Dieu et la volonté des Indiens de l’Extrême Sud du Continent Americain, Roi d’Araucanie et de Patagonie.” “But it is important to think about what many people thought – an unoccupied land, except for native peoples, was ‘vacant’ for them. He was immediately recognized by the United Kingdom, Italy, and other European countries. His seat was in Angol and the flag was tricolored – blue, white, and green. He was captured in 1862 and, after being declared insane, he was deported to France. But he insisted and returned in 1869. The government of Chile had to suppress a Mapuche uprising after which he went back to France. He returned two more times. On one occasion, he did it under another name and carrying weapons and minted coins. He was imprisoned and then returned to Europe as soon as he was set free. His last attempt ended badly as he had to be operated on in Buenos Aires because of a disease that caused his death in his mother land in November 1878. He was succeeded by Achille I and his descendants are still claiming the territory... what an eccentricity. Actually, another country could have claimed this territory at that time.” (*Zoológicos Humanos*, Christian Báez. Ed. Pehuén, p.41).*

In the 1850s, the area was visited by an Argentinian navigator born in Carmen de Patagones. He was Luis Piedra Buena. He owned the schooner Espora, former Nancy, which had belonged to the famous Capitán Smiley, who had taught Piedra Buena how to sail. This was a typical sealer (sea lion hunting) schooner

Inv. N° 49 b) MMU. Del *Illustrated London News* (27 de marzo 1869): canoas con fueguinos saludando en “Crooked Beach, Strait of Magellan”

Inv. N° 49 b) MMU. From *Illustrated London News* (March 27, 1869) – Fuegiens on canoes greeting at “The Crooked Reach, Strait of Magellan.”

Patagones. Se trataba de Luis Piedra Buena. Tenía la goleta *Espora*, ex *Nancy*, que fuera del famoso Capitán Smiley con el cual aprendió a navegar. Era una goleta típica de los foqueros (cazadores de lobos marinos), construida en New York, con la cual navegaba de Punta Arenas a la costa atlántica de Patagonia, Tierra del Fuego e Isla de los Estados. Además de la caza de lobos marinos era un comerciante que tenía su negocio tanto en Punta Arenas como en la “isla del Medio” (así bautizada por R. Fitz Roy) o “isla Pavón”, en el río Santa Cruz, desde 1859. Allí intercambiaba con los tehuelches artículos de almacén por plumas de avestruz y pieles, que luego transportaba a Buenos Aires. También realizó travesías a las

built in New York that used to sail from Punta Arenas to the Atlantic coast of Patagonia, Tierra del Fuego, and Isla de los Estados. Apart from sea lion hunting, Piedra Buena was a merchant with a business in Punta Arenas and on the “Middle Island” (this name was given by Fitz Roy) or Pavón Island, on the river Santa Cruz, as from 1859. He exchanged groceries with the Tehuelche natives for rhea feathers and furs that he took to Buenos Aires. He also sailed to the Malvinas Islands. Thanks to his activities, we can claim he was the first Argentinian to live and sail around the area exercising Argentine sovereignty. Dr. Bartolomé Mitre, President of Argentina, acknowledge his work in 1868 by giving Piedra Buena the ownership of Isla de los Estados, Pavón island, and some surrounding land.



islas Malvinas. Gracias a su proceder podemos decir que fue el primer argentino viviendo y navegando por la zona que ejerció la soberanía argentina. Fue reconocido por el Presidente de Argentina, el Dr. Bartolomé Mitre, que en 1868 le da en propiedad la Isla de los Estados y la isla Pavón con algunas tierras aledañas. Su accionar no se limitó al comercio sino que estuvo siempre atento en rescatar naufragos, por lo cual tuvo el reconocimiento de muchos países. En la década del 70 ingresó a la Marina de Guerra, y además de realizar expediciones por el sur, instruyó a jóvenes marinos en el arte de navegar.

También fue Bartolomé Mitre quien autorizó el asentamiento de una colonia galesa en Chubut, si bien le había ofrecido que lo hicieran en Carmen de Patagones. El mismo año hubo un intento de establecer un fuerte en bahía Gregorio en el estrecho de Magallanes, donde se quería asentar Luis Piedra Buena, pero no tuvo buen final. El comerciante francés Rouquard, que había adquirido una gran posición económica en Buenos Aires, se instaló con toda su familia en caleta Misioneros, en el río Santa Cruz. Esto sucedió a instancias de Luis Piedra Buena, y la idea era establecer una explotación pesquera y de salazón, la cual no prosperó. Fue visitado por naves chilenas incitándolo a que se fuera del lugar y terminó trágicamente, lo cual hizo que fueran enviados el transporte a vapor *General Brown* y la goleta *Chubut* (1873).

Luego de muchas discusiones entre ambos países, Chile cambia su pretensión sobre la Patagonia hasta Río Negro, por las tierras al sur del río Santa Cruz (1872). Es decir, lo que consideraba como territorio magallánico. Para Chile el estrecho de Magallanes era considerado fundamental para mantener el comercio entre su país y Europa, o la costa este de Estados Unidos. Ya hemos visto que en 1843 establece un asentamiento en fuerte Bulnes trasladándolo luego a Punta Arenas. Durante casi treinta años esta pequeña colonia, se podría decir un establecimiento penal con una guarnición miliar, apenas subsistía. Pero ya para 1870 comienza a ser importante para el comercio marítimo, y a partir de la década del 80 se establecen casas comerciales, estancias de ganado

He was not only concerned with trade. As he was also ready to rescue wreckers, many countries were grateful to him. In the 1870s, he joined the Navy and, apart from taking part in expeditions around the south, he trained young seamen in the art of sailing.

Bartolomé Mitre also authorized the settling down of a Welsh colony in Chubut, though he had offered the Welsh to do so in Carmen de Patagones. In the same year, there was an attempt to set up a fort at Gregorio bay, on the Strait of Magellan, where Luis Piedra Buena wanted to settle down, but it failed. The French merchant Rouquard, who had become wealthy in Buenos Aires, settled down with all his family in Misioneros cove, on the river Santa Cruz. This had been promoted by Luis Piedra Buena, with the idea of starting a fishing and salting company, but this project did not thrive. Piedra Buena was visited by Chilean ships that urged him to leave the place and this ended tragically. So the steamer transport General Brown and the schooner Chubut were sent to the area (1873).

After many crossed claims between both countries, Chile changed his claims on Patagonia up to Río Negro for the territory south of river Santa Cruz (1872). In other words, the area considered as Magellanic territory. Chile considered the Strait of Magellan essential for trade between their country and Europe or the east coast of the United States of America. We have already mentioned that a settlement was set up at Fuerte Bulnes in 1843 and then it moved to Punta Arenas. For almost thirty years, this small colony, rather a penal institution with a military garrison, scarcely survived. But by 1870, this place became important for maritime trade and, as from the 1880s, stores, ranches (sheep), and gold seeking operations were started in Tierra del Fuego. Every year, hundreds of steamers made land to obtain support, either fresh supplies, coal, or repairs. This place was the center of trade and communications in

Inv. N° 77 MMU. Lámina de Carmen de Patagones en 1835. Del libro *Voyage en Amérique Meridionale*. Editado en París. Se ve un pequeño poblado fortificado con bandera argentina, el río y un incipiente caserío en la otra margen (corresponde a Viedma; ambos fueron fundados el 22 de abril de 1779).

Inv. N° 77 MMU. Plate depicting Carmen de Patagones in 1835. From the book *Voyage en Amérique Méridionale*. Published in Paris. We can see a small fortified village with the Argentine flag, the river and an incipient hamlet on the other side (it corresponds to Viedma; they were both founded on April 22, 1779).



ovino y explotación de oro en Tierra del Fuego. Anualmente cientos de buques a vapor recalaban para obtener asistencia, ya sea de víveres frescos, carbón o reparaciones. Centralizaba el comercio y las comunicaciones de la región austral. Estaba unida en forma constante con buques que tocaban Montevideo. Su importancia fue creciendo con grandes casas comerciales y construcción de verdaderos palacios. Hasta se traían cantantes de ópera, ballet y orquestas desde Europa. La prosperidad continuó hasta la apertura del canal de Panamá.

En 1878, y ante la presencia de naves chilenas e inglesas, el Gobierno Nacional despacha parte de la flota para asentarse en caleta Misioneros, río Santa Cruz. Así se llega al tratado de límites de 1881, donde Chile pide como condición *sine qua non* la posesión del estrecho de Magallanes en su totalidad, resignando el reclamo de las otras tierras. El 23 de julio de 1881 se firmó el acuerdo donde se establecía a la cordillera de los Andes como divisoria, pasando el límite por la línea de las más altas cumbres que dividieran las aguas. En el paralelo 52° el límite gira hacia el este y sigue hacia monte Aymond y punta Dúngenes. Tierra del Fuego quedó dividida por el meridiano 68° 34' oeste hasta el canal Beagle. Argentina quedaba sin pretensiones de puertos en el Pacífico, lo mismo que Chile respecto al Atlántico. Expediciones posteriores encontraron que en Última Esperanza el mar pasaba del otro lado de la cordillera y se fue a un arbitraje, que le otorgó a Chile más tierras aledañas a la costa para dejar clara la situación. A medida que se conocía mejor la geografía del lugar aparecieron otros puntos conflictivos. Uno de los últimos casi toma un desenlace bélico: fue el del canal Beagle y el Cabo de Hornos. Con la mediación papal se firmó el Tratado de Paz y Amistad (1985).

De cualquier forma, ya sea por medio de documentos, como capitulaciones o cédulas reales los gobiernos daban las tierras si se poblaban. Esto no sucedió, y como vimos este vasto territorio estaba únicamente ocupado por los pueblos originarios, es decir que se los consideraba desérticos. Las dos naciones, una vez lograda la independencia, tuvieron guerras tremendas con sus vecinos para establecer las fronteras del norte. Así la Nación

the southern region. Ships sailed regularly from Punta Arenas to Montevideo. This town grew in importance driven by important stores and the building of actual palaces. Opera singers, ballet companies, and orchestras from Europe used to visit Punta Arenas. This town continued to thrive until the opening of the Panama Canal.

In 1878, and because of the presence of Chilean and English ships, the National Government dispatched part of its fleet to settle down in cove Misioneros, on the river Santa Cruz. So a boundary treaty was agreed in 1881, where Chile required the possession of the whole of the Strait of Magellan as a sine qua non condition resigning its claim for other territories. On July 23, 1881, the two countries signed an agreement establishing the Andes as a division, with the limit being indicated by the highest peaks line forming the watershed. At parallel 52°, the limit turns to the east and continues toward mount Aymond and point Punta Dúngenes. Tierra del Fuego was divided by meridian 68° 34' west up to the Beagle Channel. Argentina would not claim any port on the Pacific and Chile would follow suit on the Atlantic. Later expeditions found that the sea crossed the cordillera at Última Esperanza and the matter went to arbitration. Chile obtained more land surrounding the coast to settle the conflict. As new information about the geography of the area was obtained, new conflicts arose. One of the last ones put the two countries on the verge of a military conflict – this involved the Beagle Channel and Cape Horn. A papal mediation led to a Peace and Friendship Treaty (1985).

Anyway, governments used to cede the territories that were populated by means of documents such as agreements or royal certificates. But this territory was not populated and was only occupied by natives peoples, so it was considered desartic. Once both nations declared their independence, there were terrible wars with neighbors to set northern frontiers. So the Argentine Nation, born from the Viceroyalty of the Río de la Plata, witnessed the separation of Bolivia, Paraguay, and Uruguay, which declared their independency.

Inv. N° 92 MMU. Patagones de J. Honegger.

Inv. N° 92 MMU. Patagones, by J. Honegger.

Argentina, que nace del Virreinato del Río de la Plata, ve como se separan Bolivia, Paraguay y Uruguay; que tomaron su propia independencia.

Argentina, con el General Julio Argentino Roca avanzó la frontera hasta el río Negro. Es decir que tomó posesión de Cuyo, y corrió a los “pampas y tehuelches”, que por otro lado estaban siendo presionados desde el otro lado de la cordillera. Así se llega a una ocupación de ese “desierto” por los dos países. Tanto Argentina como Chile comienzan a poseer lo que habían podido conquistar a los indígenas y se establece un sentimiento de gran pérdida. Cada uno sentía que había perdido aquello que no pudieron ganar a los indígenas y ganarle de mano al otro país. Ambos se sentían legítimos herederos de esa tierra. Esto generó en ambas culturas una gran frustración, y se exaltó un nacionalismo que pudo haber provocado grandes daños. Las dos culturas sentían que habían perdido tierras en manos de la otra nación.

ANTARTIDA

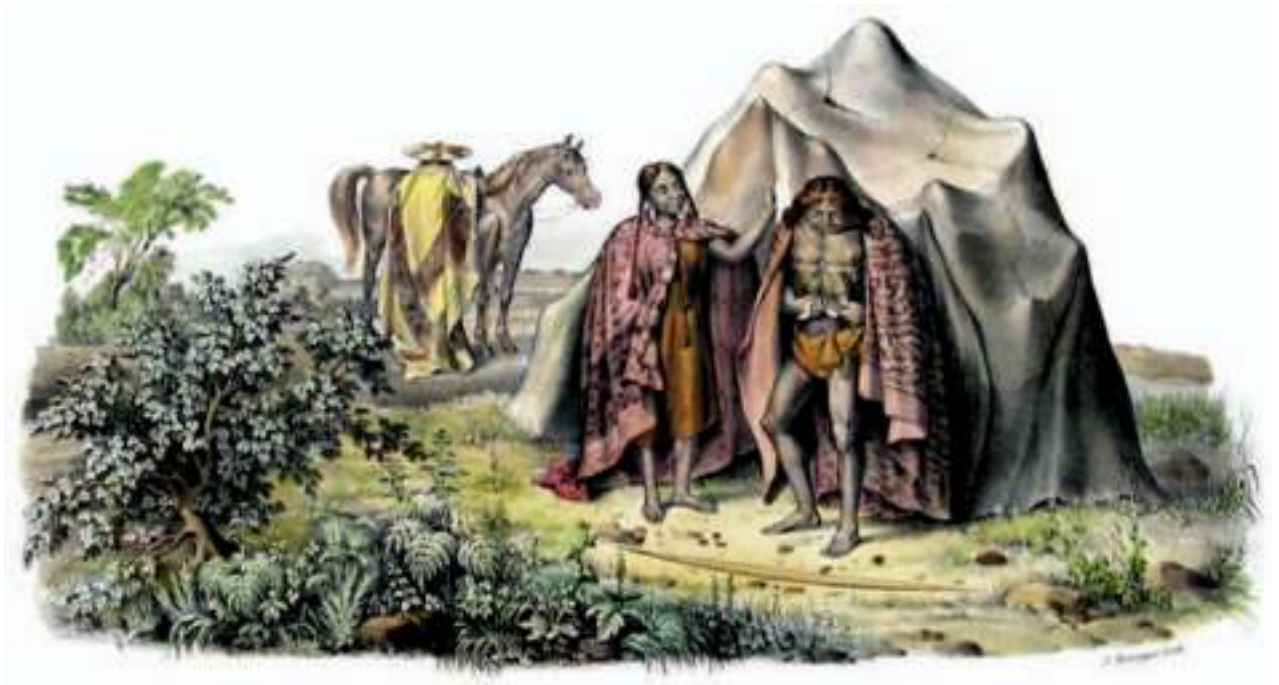
Los antiguos griegos consideraban que existía un continente en posición opuesta al “Ártico” (*arkos* significa oso, nombre de la estrella polar de la constelación de la Osa Menor). Así fue como

In Argentina, General Julio Argentino Roca pushed the southern frontier down to the river Negro. So he took possession of Cuyo and pushed the Pampa and Tehuelche natives who, on the other hand, were also being pushed from the other side of the cordillera. So both countries eventually occupied this “desert.” Both Argentina and Chile started to take possession of what they had conquered from the natives and a deep feeling of loss set in on both sides. Each country considered they had lost what they had failed to take from the natives and from the other country. They both regarded themselves as legitimate heirs of that territory. This generated a deep frustration in both cultures, which was exalted by a nationalist feeling that could have caused great damage. Both cultures felt they had lost land to the other nation.

ANTARCTICA

*The ancient Greeks believed there was a continent opposed to the “Arctic” (from *arktos*, meaning bear, name of the polar star belonging to the Little Bear constellation). So this Terra Australis was named Ant-*arktos*, i. e., opposite to the Arctic.*

The Antarctic Continent used to be part of the vast continent called Gondwana. South America, Africa, Asia, and Antarctica broke up from it. The limit of



a esta “Terra Australis” la bautizaron Ant-arkos, es decir lo contrario del Ártico.

El continente Antártico formaba parte del súper continente llamado Gondwana. De él se desprendieron América del Sur, África, Asia y Antártida. Su límite serían los territorios a partir de los 60° Sur, pero realmente su límite geográfico es un poco más al norte, desde la Convergencia Antártica. De esa forma quedarían las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur dentro del límite. Están consideradas islas subantárticas pero tienen la influencia directa de la Antártida. Sus costas están bañadas por la corriente que gira alrededor del continente, y por ende su clima es bastante parecido al de las islas Shetland del Sur. Por otra parte la Antártida conserva su gran masa de hielo gracias a la corriente polar que circunda al continente, haciendo las veces de “aislante” del resto del planeta.

Ya hemos visto en los mapamundi de los siglos XVI y XVII cómo representaban al continente Antártico, donde incluían a Tierra del Fuego para luego separarla con el estrecho de Le Maire. En otros capítulos analizamos la interrelación del descubrimiento y exploración de Tierra del Fuego con la Patagonia, islas australes y la Antártida. En esta sección vemos una selección de cartas antárticas y su evolución (ver Planisferio Inv N° 41 MMU en “Secreto sobre lo descubierto y expediciones clandestinas”).

Si bien desde la antigüedad se hablaba de una “Terra Australis”, se admite que recién en 1820 se confirmó su existencia con la expedición rusa de Mikhail Lazarev y Fabian Gottlieb von Bellingshausen (o Faddey Faddeevich Bellingshausen).

Vale la pena remontarse en el tiempo para encontrar realmente cosas sorprendentes. Entre los mapas donde figura la Antártida tenemos el realizado por Oroncé Finé (en latín Oronteus Finnaeus, o en italiano: Oronzio Fineo). Fue un destacado matemático, astrónomo y cartógrafo francés nacido en 1494, en la ciudad de Briançon. En 1531, Finé publica en París un mapa llamado *Nova et Integra Universi Orbis Descriptio*, que hoy se conserva en la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos, dentro del departamento de Geografía y Mapas. Es un planisferio de la Tierra

Antarctica would be the territories as from the 60° S, but the actual geographic boundary is further north, from the Antarctic Convergence. This way, the islands South Georgias and South Sandwich would be inside Antarctica's limits. These are considered sub-Antarctic islands, but they are directly influenced by Antarctica. Their coasts are bathed by the current revolving around the continent and, consequently, climate there is very similar to that on the South Shetland Islands. On the other hand, Antarctica maintains its vast ice mass thanks to the polar current surrounding it, which acts as insulation from the rest of the planet.

We have seen in the world maps published in the 16th and 17th centuries how the Antarctic continent was represented including Tierra del Fuego to later separate it with the Le Maire strait. In other sections we analyze the interconnection of the discovery and exploration of Tierra del Fuego with Patagonia, the southern islands, and Antarctica. In this section, we can appreciate a selection of Antarctic charts and their evolution (see Inv N° 41 MMU).

Though in ancient times there was talk about a Terra Australis, it was not until 1820 that its existence was confirmed by the Russian expedition headed by Mikhail Lazarev y Fabian Gottlieb von Bellingshausen (or Faddey Faddeevich Bellingshausen).

*If we take a trip to the past, we will find really amazing stuff. Among the maps where Antarctica is portrayed, we find one by Oroncé Finé (Oronteus Finnaeus in Latin or Oronzio Fineo in Italian). He was a prominent French mathematician, astronomer and cartographer born in the town of Briançon in 1494. In 1531, Finé published in Paris a map called *Nova et Integra Universi Orbis Descriptio*, which is now kept in the Library of Congress in the United States of America, in the Geography and Map Division. It is a planisphere of the Earth as it was known at the time, and here lies the mystery – on the right side, Finé drew what appears to be the whole of the Antarctic Continent, many years before its official discovery.*

This is one of the many speculations about the discovery found in various published statements or in manuscripts. For example, it is said that the Spanish explorer Gabriel de Castilla was the discoverer of this continent in 1603 (72 years after the publication of the map), though he probably reached (or descried) only the South Shetland Islands (62° South) that



tal como era conocida por aquel entonces, y es aquí donde radica el misterio: en su parte derecha, Finé dibujó lo que parece ser el continente antártico en su totalidad, bastantes años antes de que fuera oficialmente descubierto.

Entre muchas especulaciones sobre el descubrimiento, que se encuentran en distintos tipos de declaraciones publicadas o en manuscritos. Por ejemplo, que el explorador español Gabriel de Castilla fuera el que descubrió este continente en 1603 (72 años después de la publicación del mapa), aunque probablemente llegara (o divisara) sólo a las islas Shetland del Sur (a 62 grados sur), que él llamó Islas de la Buena Nueva. Esto nos llega por las declaraciones del marinero holandés Laurenz Claesz que en 1607 aseveró: “...ha navegado bajo el Almirante don Gabriel de Castilla con tres barcos a lo largo de las costas de Chile hacia Valparaíso, i desde allí hacia el estrecho, en el año de 1603; i estuvo en marzo en los 64 grados i allí tuvieron mucha nieve”. Como vemos no dice nada de su geografía, y por otra parte chubascos con nieve son frecuentes en el estrecho de Hoces (actualmente de Drake).

Inv. N° 84 MMU. *Les Isles de Glace, vue le 9 janvier de 1773*. Expedición de James Cook. *Voyage dans L’Hémisphere austral et autor dee monde*. Bernard Dissex (1785).

Inv. N° 84 MMU. *Les Isles de Glace, vue le 9 janvier de 1773*. James Cook’s expedition. *Voyage dans L’Hémisphere austral et autor du monde*. Bernard Dissex (1785).

he named Islas de la Buena Nueva. This news was given by the Dutch mariner Laurenz Claesz who, in 1607, claimed – “...has sailed under Admiral Don Gabriel de Castilla with three ships along the shores of Chile bound for Valparaíso, and from that place to the strait in the year 1603; and he was at 64 degrees in March and there was a lot of snowing.” As we can see, he mentions nothing about the geography of the place and, on the other hand, heavy showers with snow are frequent in the Hoces strait (present Drake).

In 1599, a Dutch captain, Dirck Gerritszoon Pomp, was crossing the Strait of Magellan and, on leaving it, he was driven south by a storm. He reached a latitude around 64°, where he observed a mountainous territory. In 1622, the following was published in Amsterdam – “there is land at 64 degrees south and it is very

En 1599 un capitán holandés, Dirck Gerritszoon Pomp, cruzaba el estrecho de Magallanes y al salir su rumbo fue desviado hacia el sur por una tormenta. Llegó a una latitud de unos 64 grados, donde observó una tierra montañosa. En 1622 se publica en Amsterdam que: “*hay tierra a los 64 grados sur, la cual es muy alta y montañosa, cubierta de nieve, como el país de Noruega, toda blanca, que parecía extenderse hasta las islas Salomón.* Como vemos son algunos datos que nos llenan de incertidumbre; tanto la cartografía como los comentarios. Pero estas declaraciones fueron seguidas por exploradores que fueron develando el misterio.

El holandés Abel Tasman en 1642 probó para la ciencia geográfica que Nueva Holanda (Australia) no era parte de del continente Austral (Antártida). Ya los hispanos habían descubierto Nueva Guinea y la costa occidental de Australia. En 1642 también otro holandés, Hendrik Brower, estableció la insularidad de Isla de los Estados, aunque se supuso que un estrecho de mar separaba esta isla de la Terra Australis. El mito continuó, y aunque comenzaron a aparecer grupos de islas por el Pacífico y el continente austral se fue achicando en la representación cartográfica, sólo un siglo después fue puesto en claro que no era de esa forma gracias a la circunnavegación de James Cook en 1773 por las latitudes más bajas jamás navegadas.

Debemos esperar al siglo XVIII para comenzar a develar el misterio. El principal, como ya comentamos, fue la circunnavegación del continente Antártico realizada por el Capitán James Cook de la Royal Navy. En su segundo viaje de exploración con el *Resolution* y el *Adventure*, entre 1772 y 1775, navegó por los 60 grados sur llegando a pasar los 71° S a unos 2.800 km de Tierra del Fuego. Cook estaba seguro de la existencia de Continente Antártico aunque nunca vio tierra, únicamente hielo. Escribió en su diario de navegación: “*Creo firmemente, que cerca del Polo Sur hay una gran extensión de tierras donde se forma la mayor parte de los hielos del gran océano meridional, pero ese continente se halla todo o casi todo, dentro del círculo polar, y los mares que lo rodean cubiertos de hielo lo hacen inabordable. Ofrecen tantos peligros que me atrevo a decir que nadie irá más lejos que yo*”.

high and mountainous, covered with snow, such as in Norway, all white, and it seemed to stretch up to the Solomon islands.” As we can see, this information is uncertain, both cartography and comments. But these statements were considered by explorers who, little by little, unveiled the mystery.

In 1642, the Dutch Abel Tasman demonstrated for geographical science that New Holland (Australia) was not part of the Southern continent (Antarctica). The Spaniards had already discovered New Guinea and the western coast of Australia. In 1642, another Dutch, Hendrik Brower, established the insular nature of Isla de los Estados, though it was assumed that a sea strait separated this island from Terra Australis. The myth remained and, though groups of islands in the Pacific and the southern continent started to appear, their representation in charts was minimal. It was not until a century later that it became clear that it was not that way thanks to James Cook’s circumnavigation in 1773 at the lowest latitudes ever navigated.

We should wait until the 18th century to start unveiling the mystery. As mentioned above, the turning point was the circumnavigation of the Antarctic Continent by Captain James Cook of the Royal Navy. On his second exploration voyage aboard the Resolution and the Adventure between 1772 and 1775, he navigated around 60° S even sailing past the 71° of S latitude about 2,800 km from Tierra del Fuego. Cook was certain of the existence of the Antarctic Continent though he never descried land, only ice. He wrote in his logbook: “I strongly believe near the South Pole exists a vast extension of land where most of the ice in the large southern ocean is formed, but this continent is completely or almost completely inside the polar circle and the seas surrounding it being covered with ice make

Inv. N° 09 MMU. Realizado por Pierre Du Val, es de 1670 y tiene como título *Terres Antarctiques*; de proyección antártica. Aclara que también son llamadas “*Australes et Inconnues*”. Con el nombre de “*Grande Terre Australe*” incluye a Nueva Zelandia, pero separada de Tierra del Fuego. Marca el estrecho de Magallanes y el de Browner (sic) que sería el que separaba la isla de los Estados de la Terra Incognita.

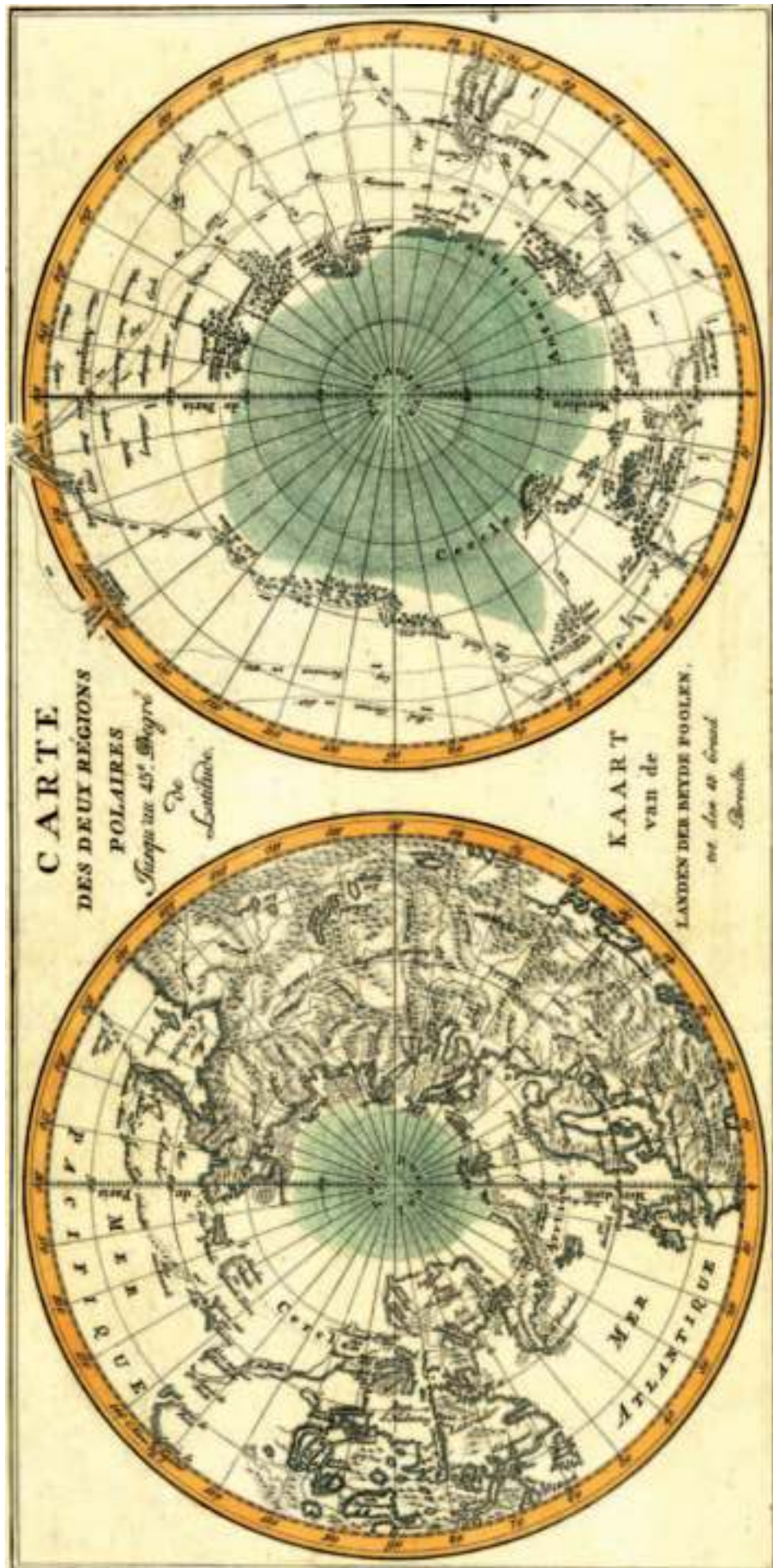
Inv. N° 9 MMU. By Pierre Du Val and dated 1670, this Antarctic projection map is entitled *Terres Antarctiques*. It also mentions they are called “*Australes et Inconnues*.” Under the name *Grande Terre Australe*, this map includes New Zealand, but separated from Tierra del Fuego. It shows the Strait of Magellan and Browner (sic.) strait, the one that supposedly separated Isla de los Estados from Terra Incognita.

Inv. N° 07 MMU. Encontramos esta *Carte des deux Regions Polaires*, carta de 1760 realizada por Buffon. A esta versión se le agregó la derrota realizada por Halley (1700) y la de la primera circunnavegación del continente Antártico realizada por James Cook entre 1772 y 1775. En este derrotero se muestran claramente los puntos más al sur que logró penetrar y su paso por Tierra del Fuego. Esta ruta fue imitada por otros grandes exploradores con la intención de superarlo. Estos navegantes todavía no conocían el comportamiento climático de la Antártida, y el hielo frustraba más de un intento. Están también los viajes de Abel Tasman (descubridor de Tasmania), de Cap. Furneaux de 1774, y de Marion. Es interesante ver la terminología, como el caso de "Isles de Glace", que usaban para nombrar a los icebergs (con el agregado de que los situaban geográficamente).

Inv. N° 7 MMU. This is the chart *Carte des deux Regions Polaires* by Buffon (1760). Halley's voyage (1700) was traced on this edition as well as the first circumnavigation of the Antarctic continent by James Cook between 1772 and 1775. This clearly shows the southernmost points he reached and his visit to Tierra del Fuego. Other great explorers imitated this route in an attempt to surpass him. These seamen had no idea of the climate in Antarctica and ice would frustrate many attempts. This map also includes Abel Tasman's (discoverer of Tasmania), Cap. Furneaux's (1774) and Marion's voyages. Terminology is an interesting aspect of this map, as in the case of *Isles de Glace* to name icebergs (which they situated geographically).

Inv. N° 08 MMU. De Allain Mallet, fechado en 1683. Titulado *Continent Meridional Austral ou Antarctique*. Apenas dibujado por partes, figura la Terra Australe et Inconnue, separada de Tierra del Fuego pero aparentemente unida a la Tierra de los Estados, es decir Isla de los Estados (aunque ya se había descubierto que era una isla). El desconocimiento era total, pero todos presuponían un gran continente.

Inv. N° 8 MMU. Published by Allain Mallet under the title *Continent Meridional Austral ou Antarctique* in 1683. This is a partial map depicting *Terra Australe et Inconnue* separated from Tierra del Fuego, but apparently linked to States-Land, or *Isla de los Estados* (though it was already known this territory was an island). They had no information, but everybody assumed it was a huge continent.



Como sabemos esto no fue así y el “lobero” James Weddell en 1823 superó esa marca.

En líneas generales vemos cómo el avance en el conocimiento de las regiones australes se dio por etapas. Desde la expedición de James Cook en 1773 se abre un paréntesis de unos cuantos años, produciéndose un gran salto hacia 1818 donde varios exploradores tratan de llegar más al sur y encontrar tierra firme y no sólo hielo. En este momento los “foqueros” realizan descubrimientos que transmiten a exploradores de varias naciones. Mutuamente se pasan las cartas que fueron levantando y relatan los avistajes realizados. Como vimos en el capítulo de la cartografía de las islas Malvinas, la actividad de estos pioneros de los mares australes y el descubrimiento realizado por exploradores como James Weddell, Thaddeus Bellingshausen o C. Wilkes entre otros, permitieron el conocer las islas Shetland del Sur y el continente Antártico. Nuevamente vemos la unión existente entre la exploración de Antártida con la de Tierra del Fuego y las islas Malvinas, Georgias del Sur, Orcadas del Sur y las Sandwich del Sur.

Con la expedición del *Bélgica* (Adrian de Gerlache, 1897) empieza una carrera de exploraciones entre países, y la Antártida comienza a tener un contorno más real. Es así como se sucede la primera internada en un buque y luego comienzan a construirse refugios para internar en tierra firme. Los primeros fueron, en 1899, de la expedición del *Southern Cross* del noruego Carsten Egeberg Borchgrevnik. Levantaron una cabaña doble en la costa de Cape Adare. Fue la primera construcción realizada en el continente. Este antártico noruego organizó una expedición científica financiada por Sir George Newnes, dueño de un periódico londinense. Recién obtuvo el reconocimiento de la Royal Geographic Society en 1930; en realidad prácticamente fue ignorado oficialmente. Estas internadas hicieron un aporte importante a los futuros exploradores, tanto por las experiencias con distintos elementos, como la parte psíquica de los hombres que debían permanecer en una larga noche polar aislados y en espacio muy reducido.

Ya estaba el desafío lanzado y comenzaron las exploraciones tierra adentro, hacia el polo Sur.

this land unapproachable. They are so dangerous that I dare say nobody will venture further than myself.” We already know this was not the case – the “sealer” James Weddell broke that record in 1823.

Overall, we can see how new knowledge on the southern region was acquired in stages. After James Cook’s expedition in 1773, there was a blank that lasted long years. The next leap was in 1818, when some explorers tried to go further south and find terra firma and not only ice. At this time, it was the “sealers” who made the discoveries and passed the word to explorers from several nations. They exchanged the charts they obtained with surveys and told each other about their sightings. As we mentioned in the section devoted to the cartography of Malvinas Islands, the activities of these pioneers of the South Seas and the discoveries by explorers such as James Weddell, Thaddeus Bellingshausen, and C. Wilkes, among others, allowed the spreading of knowledge on the South Shetland Islands and the Antarctic Continent. Again, we can see how there are links among exploration of Antarctica and Tierra del Fuego, and the Malvinas, South Georgias, South Orkneys, and South Sandwich islands.

Inv. N°06 MMU. Se trata de una publicación de 1762 del hemisferio sur editada en Berlín por Le Comte de Rederm, Curador de la Academia Real de Ciencias y Bellas Letras de Berlín. En esta carta también se describen las rutas (derrotas) de los exploradores Dampier, Tasman, Le Maire, Magallanes, Mendana y Quiros (1606) que bautizó a Australia como “Tierra Australis del Espíritu Santo”. Aparecen unas islas “vue pper Drack” en 1680 y demás avistajes, algunos reales y otros supuestos. Otro ejemplo es el de “Terre de la Roche 1645” cerca de Tierra del Fuego. Aparece una costa esbozada y prolongada hacia la Antártida de “Nouv Zeeland”. Incluye varias leyendas sobre avistajes de Quiros en 1721, otra de datos ciertos de tierra como ser aves, leños flotando, peces y confirman lo visto por Gallego en 1564. En general son suposiciones, como el hallazgo en 1765 por un barco de Lyon, etc.

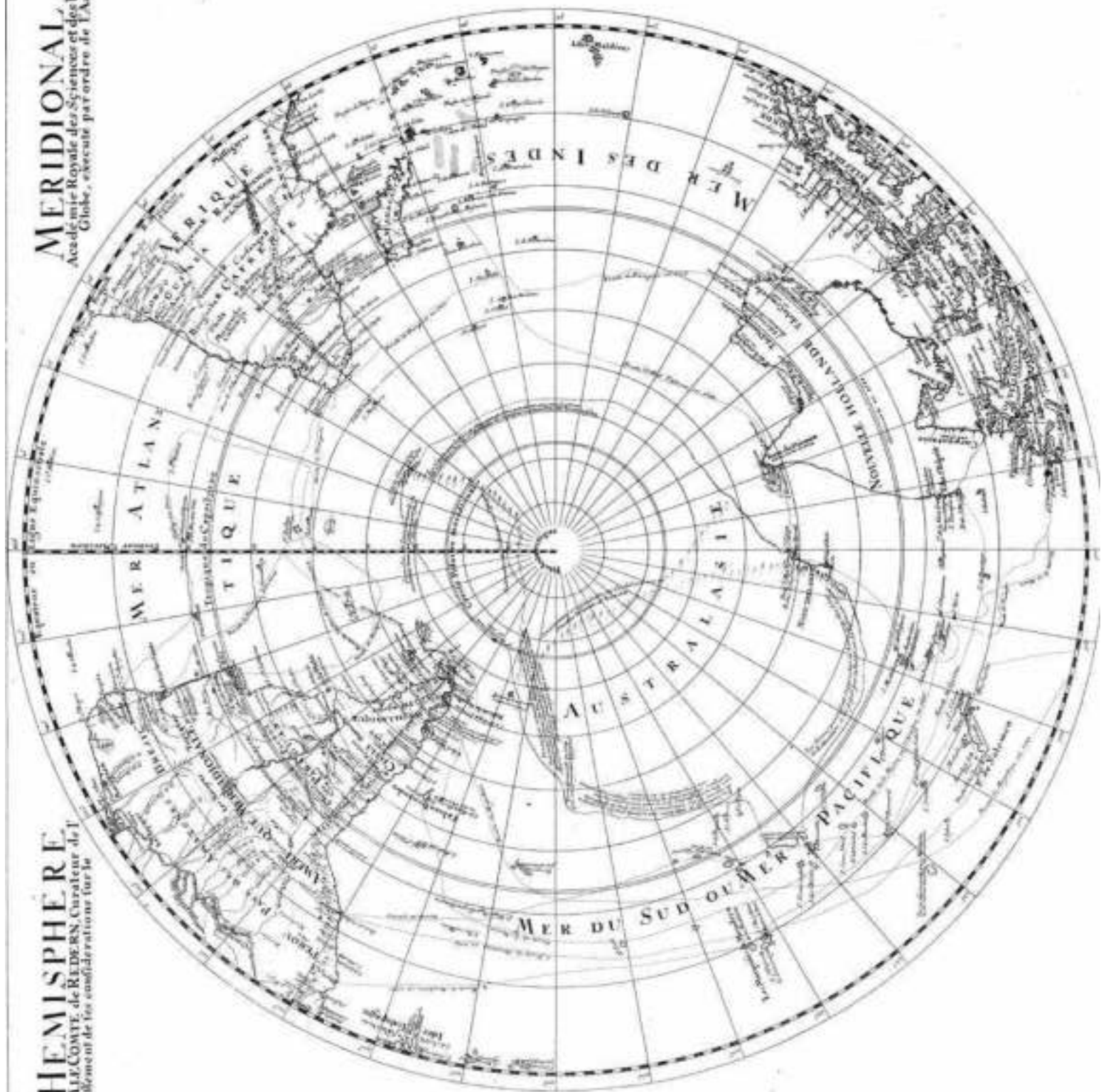
Inv. N° 6 MMU. This map of the southern hemisphere was published in Berlin in 1762 by Le Comte de Rederm, Curator of the Berlin Royal Academy of Sciences and Letters. This chart also describes the routes (courses) of explorers Dampier, Tasman, Le Maire, Magellan, Mendana, and Quiros (1606), the last one naming Australia Terra Australis del Espiriti Santo. This also includes some islands “vue pper Drack” and other sightings, some real, some assumed. Terre de la Roche 1645, near Tierra del Fuego, is another example. There is the sketch of a coast, Nouv Zeeland, extending toward Antarctica. It includes several captions about sightings by Quiros in 1721, another with data confirming the nearness of land such as birds, floating logs, fish, and support information gathered by Gallego in 1564. Overall, they are assumptions, such as the finding of a ship from Lyon in 1765, etc.

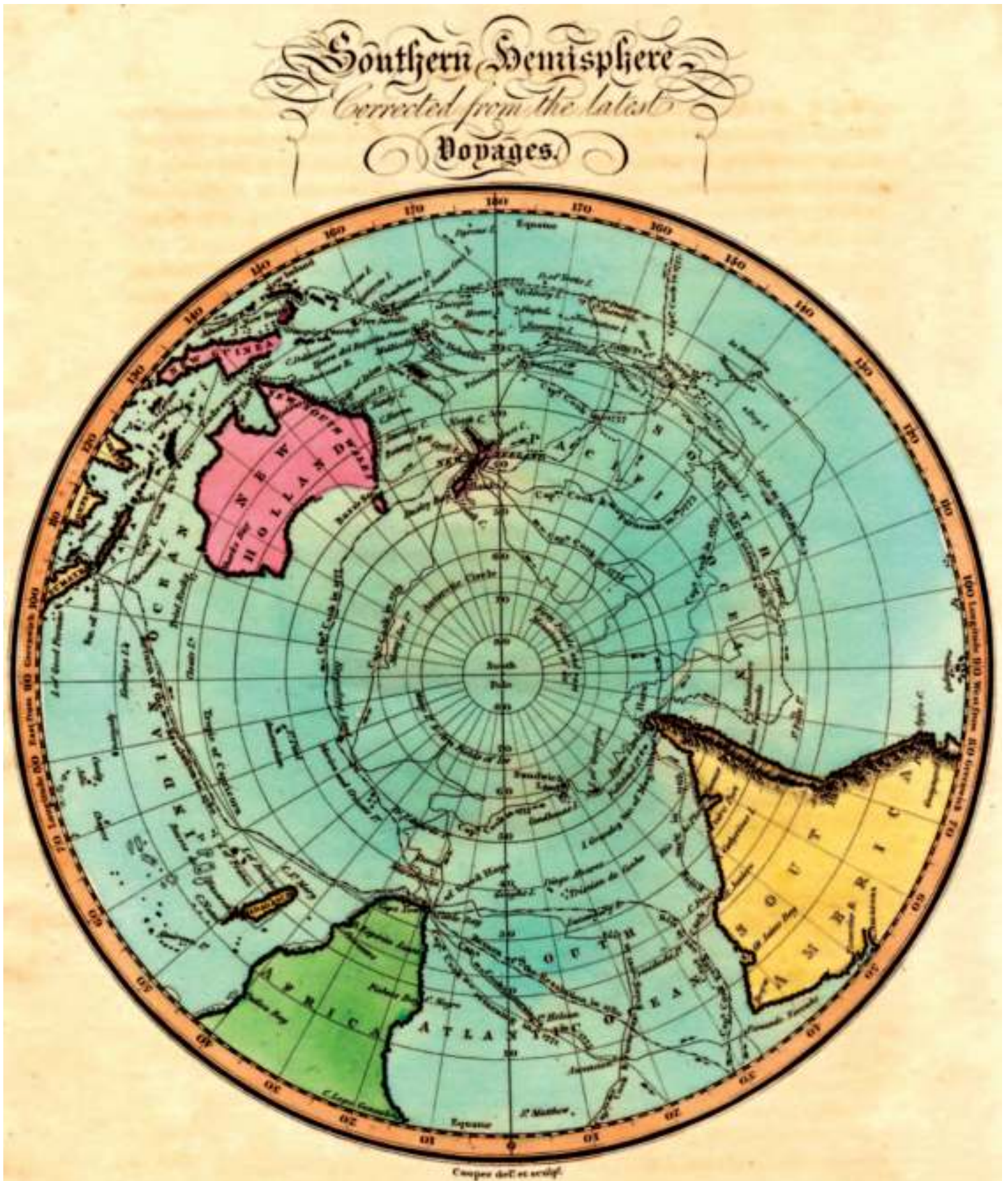
HEMISPHERE

dirigé vers le pôle, M. LE COMTE de BÉTHUNE, Caricature de l'Empire
pour l'établissement de ses considérations sur le

MERIDIONAL

Académie Royale des Sciences et des belles Lettres
Globe, exécuté par ordre de l'Académie en 1762.



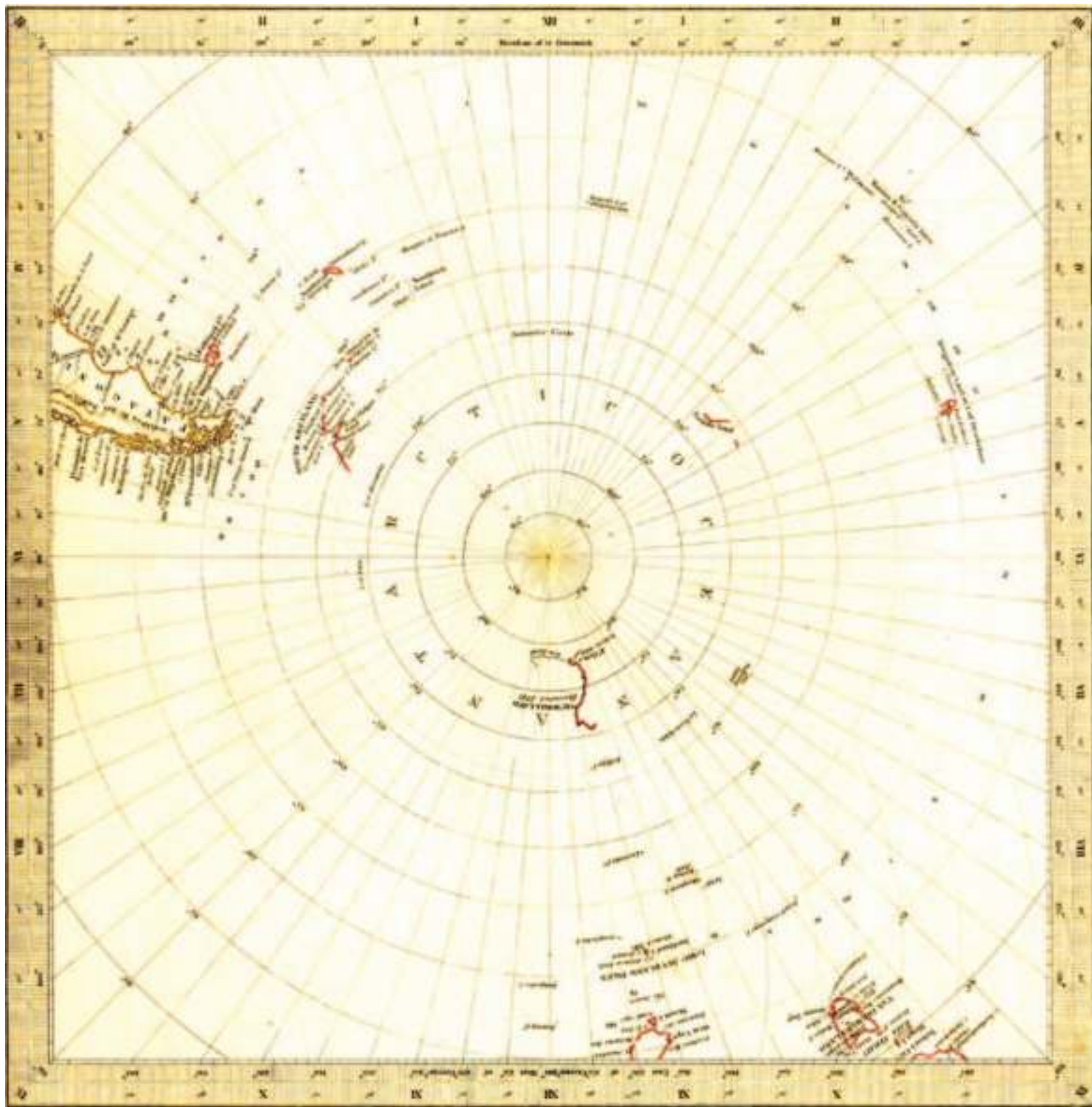


Inv. N° 2 MMU

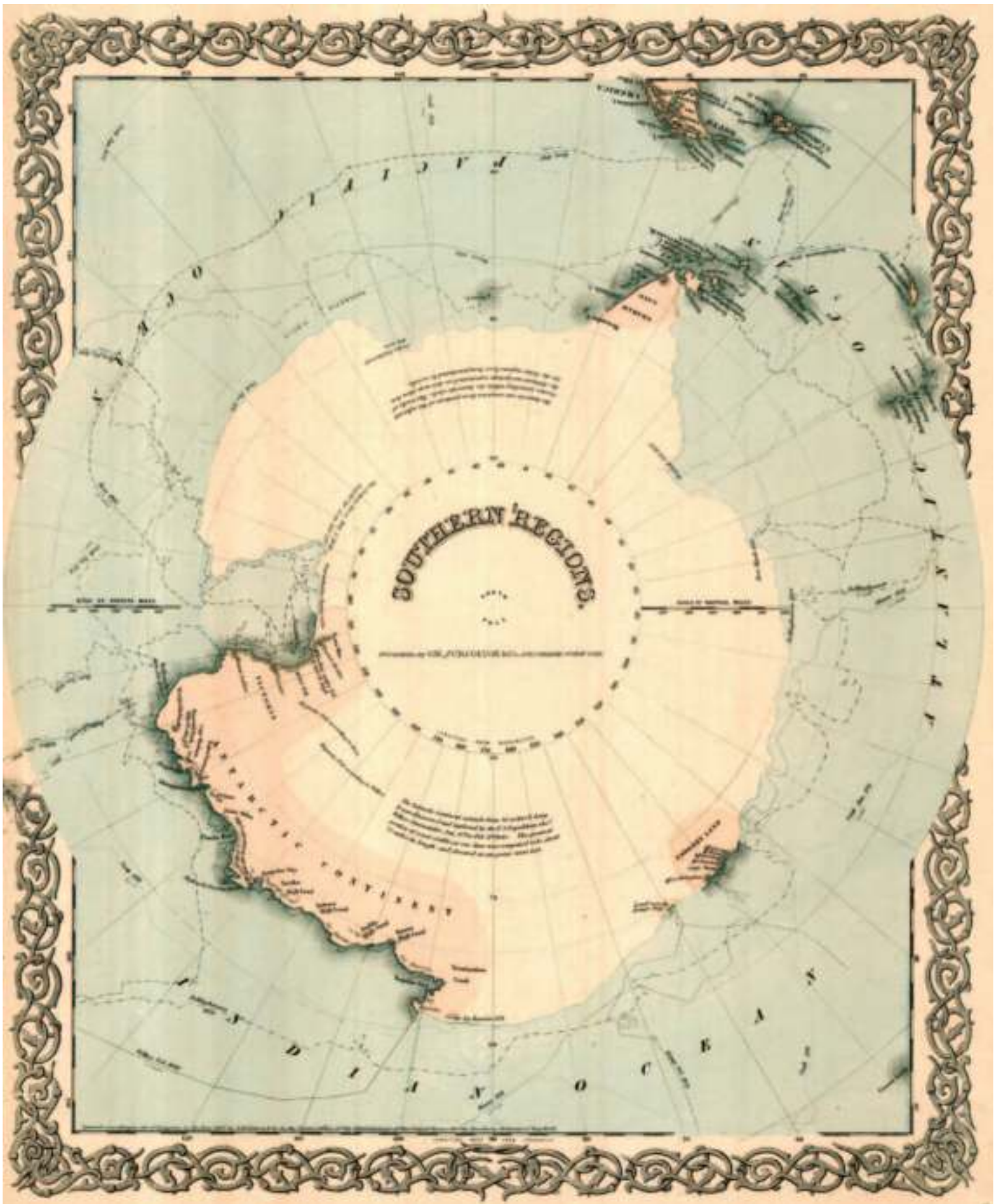
North PART OF THE GLOBE.
*Corrected from the latest
Voyages.*



Additional Cartography by Historical Maps & Charts, 17, in Westminster, New Zealand.



Inv. N° 5 MMU



Inv. N° 115 MMU



Inv. N° 05 MMU. *Circujacent the South Pole* de 1845 realizado por SDUK ("Society for the Diffussion of Useful Knowledge"). Es interesante ver la inclusión de las islas Shetland del Sur con el descubrimiento de los loberos del Río de la Plata y el norteamericano N. Palmer (1818). Figuran las islas Enderly, Sabrina, Balleny y la Tierra de Victoria

descubierta en 1841. También aparece parte de la Tierra de Adela. Muy lentamente se van incorporando tierras, al menos las islas subantárticas, como las New Orkney, Sandwich del Sur, Georgias del Sur, la buscadas islas Aurora y en la península Antártica figuran la Tierra de Graham, Trinity Land (isla), y Louis Pihilipe. Grabado por J & C Walker y publicado por Charles Knight de Londres.

Inv. N° 5 MMU. Circumjacent the South Pole, published in 1845 by the Society for the Diffussion of Useful Knowledge (SDUK). The inclusion of the South Shetland Islands with the discovery by the sealers of the Río de la Plata and the American N. Palmer (1818) is worth noting. We can see Enderly, Sabrina, and Balleny islands and Tierra de Victoria (Victoria Land) discovered in 1841. Part of Adélie Land (Tierra de Adela) is also portrayed. Little by little new territories were incorporated, at least the sub-Antarctic islands, such as New Orkney, South Sandwich, South Georgias, the long searched for Aurora islands. In the Antarctic Peninsula, we find Graham Land, Trinity Land (island), and Louis Philippe Land. Engraved by J & C Walker and published by Charles Knight in London.



Inv. N° 11 MMU. Data de 1878, fue realizado por G. Wodworth Colton y está impreso a color. Es muy interesante: ya se puede ver parte de la península Antártica con la Isla Trinity que se pensaba era tierra firme. De las islas Shetland del Sur están las más importantes, aunque las dimensiones no son muy exactas. Están las derrotas de las expediciones del Cap. James Cook de 1773, Kempt de 1833, James Ross de 1842, John Biscoe

de 1831, James Weddell de 1823 y Thaddeus Bellingshausen 1820. La idea fue mostrar cómo se avanzó en el conocimiento del continente con las distintas exploraciones. Hay un gran avance en el relevamiento de la "Tierra de Victoria", que fuera realizado por la expedición de C. Wilkes de Estados Unidos.

Inv. N° 11 MMU. This map printed in color by G. Wodworth Colton was published in 1878. The interesting thing is part of the Antarctic Peninsula is already included with Tinity island, which was thought to be solid ground. Though size is not accurate, this map includes the most important islands of the South Shetlands. This also includes the expeditions by Captain James Cook (1773), Kempt (1833), James Ross (1842), John Biscoe (1831), James Weddell (1823), and Thaddeus Bellingshausen (1820). This intended to show the progress in the knowledge of the continent with the different explorations. This map shows important improvements in the survey of "Tierra de Victoria" (Victoria Land) by the expedition under C. Wilkes from the United States.

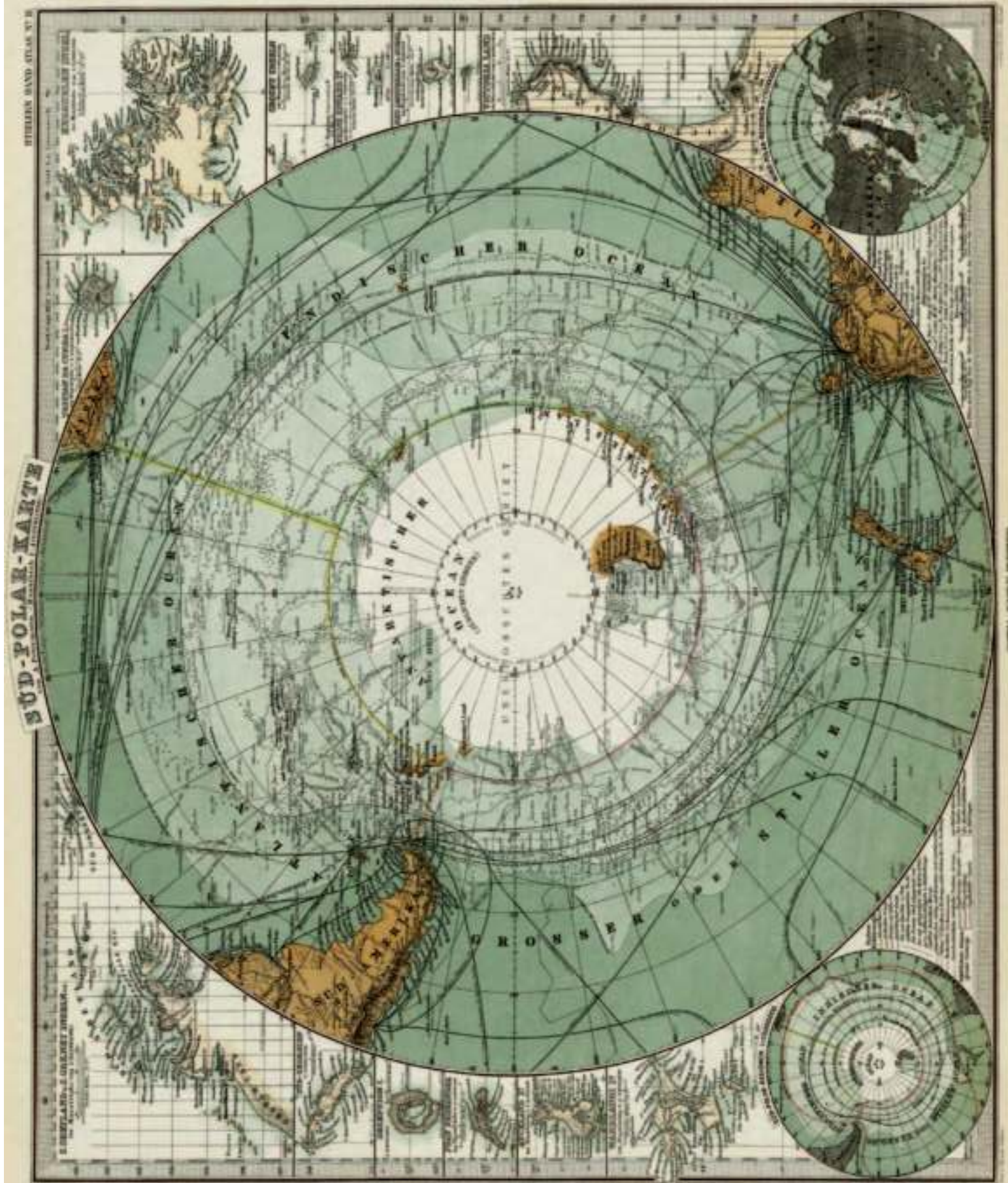


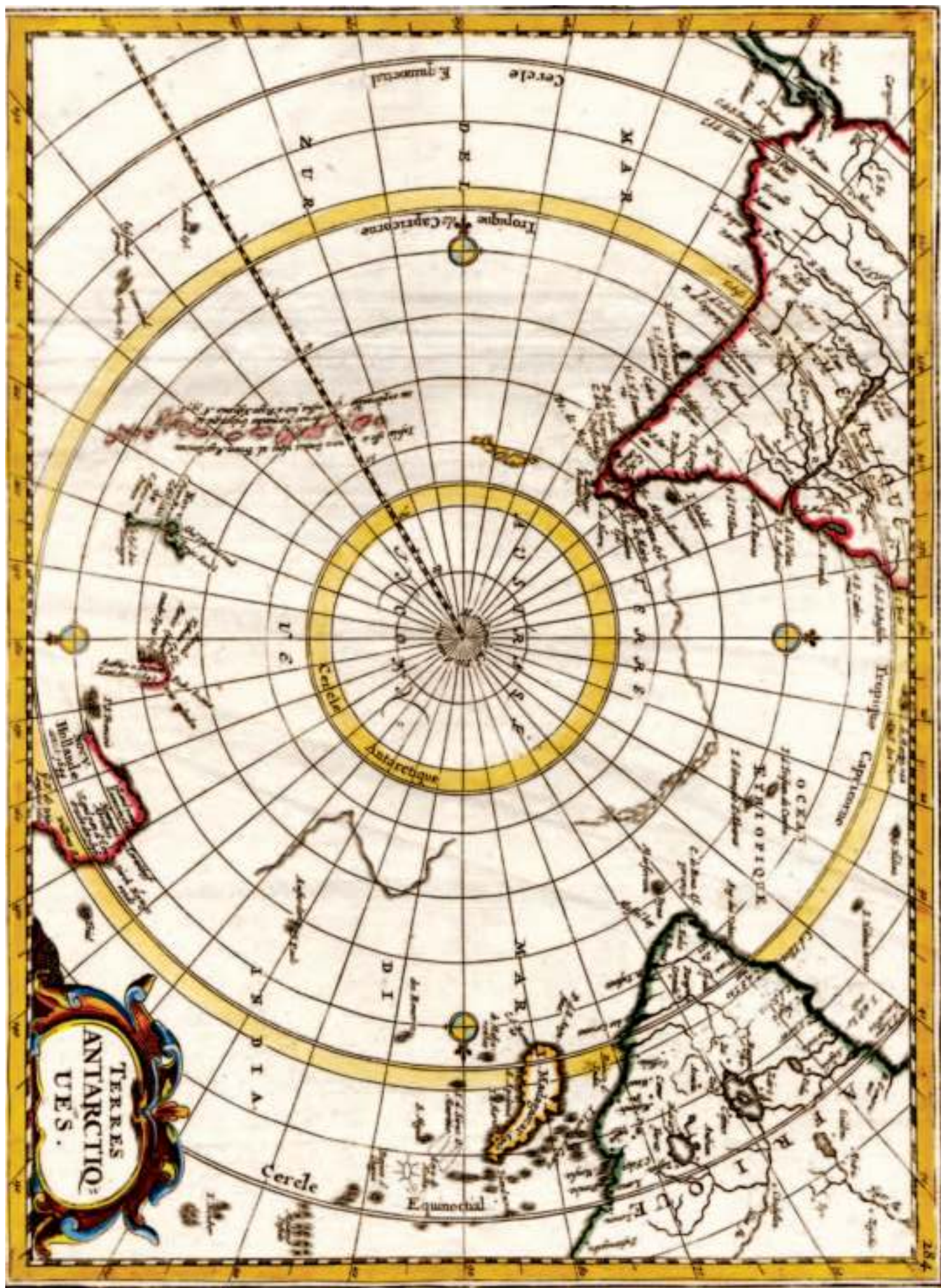
Inv. N° 02 MMU. De 1809, publicadas en Londres, nos encontramos con dos proyecciones polares del Polo Sur y Polo Norte editadas por Sherwood, Neely & Jones. De colores fuertes, se trata de una de las primeras impresiones a color. El hemisferio sur está con las derrotas de los capitanes Cook, Walllis y Carteret. Las del hemisferio norte son también las de Cap. Cook, Berent, Cap. Phips, Mackenzie y Hearne. Estas primeras ediciones, luego de la exploración del Capitán James Cook, aportan pocas novedades sobre el continente Antártico. Ya están incorporadas Australia, New Zealand, Tasmania y casi todo el Pacífico.

MMU. Published in London in 1809, these are two polar projections of the South and North poles published by Sherwood, Neely & Jones. Having vibrant colors, this is one of the first color printings. The southern hemisphere shows the routes of captains Cook, Wallis, and Carteret. Courses shown on the northern hemisphere are also by captains Cook, Berent, Phips, Mackenzie, and Hearne. These first editions after Captain James Cook's exploration show few new data on the Antarctic continent. Australia, New Zealand, Tasmania, and most of the Pacific are already included.

Un excelente mapa de 1875 con cuarterones (dibujos en particular) de doce islas subantárticas. (Inv. N° 110 MMU, Colección Fueguia&Co, Denis Chevally), es la *Süd-Polar-Karte* de Adolf Stieler, Gotha, Justus Perthes. Originalmente publicado en 1817, se lo fue actualizando constantemente y se publicó en ediciones de *Hand Atlas über alle Theile der Erde und über das Weltgebaude*, aunque fue mas conicido como *Stieler Atla*". Se trata de una excelente muestra del avance, tanto en conocimientos geográficos como de impresión y publicación de forma masiva para esa época. Se puede ver cómo están marcadas algunas de las derrotas de expediciones al polo sur, como la Wilkes, Biscoe, Bellingshausen, Weddell, Cook o d'Urville, y lo que eran denominadas las rutas de los grandes veleros como la de Valparaíso, Río de Janeiro o la de Cabo de Hornos-San Francisco-Hawaii; Melbourne-Liverpool; Montevideo-Malvinas, si hacemos epicentro en Tierra del Fuego y Antártida. Pero también están las que involucran a New Zealand y Australia (en particular Melbourne) y las de Cape Town. Entre las islas en particular hay un buen planteo de Decepción y la isla 25 de Mayo (Rey Jorge / King George).

This is an excellent map with special charts (particular areas) of twelve sub-Antarctic islands dated 1875 (Inv. N° 110 MMU, Fueguia & Co. Collection, Denis Chevally). It is entitled Süd-Polar-Karte, by Adolf Stieler (publisher: Gotha Justus Perthes). First published in 1817, this map was updated on a regular basis and was also published with editions of the Hand Atlas über alle Theile der Erde und über das Weltgebaude, but it was widely known as the Stieler's Hand- Atlas. This is an outstanding example of the progress of both geographical knowledge and printing technology and massive publishing in that period. We can see some of the routes of expeditions to the South Pole, such as the ones led by Wilkes, Biscoe, Bellingshausen, Weddell, Cook or d'Urville. This map also includes the routes known as tall ships courses such as Valparaíso, Rio de Janeiro or Cape Horn-San Francisco-Hawaii; Melbourne-Liverpool; Montevideo-Malvinas, if we take Tierra del Fuego and Antarctica as the epicenter. But there were also the routes to New Zealand and Australia (particularly Melbourne) and routes to Cape Town. As regards islands, Deception and King George (25 de Mayo) are specially well depicted.







Inv. N° 03 MMU. De 1784 (circa) un mapa anónimo. El Hemisferio Sur desde el Polo Sur. Es decir una proyección polar. Se le atribuye a Antoine Augustin Bruzen de la Martiniere (1662-1746). Se basa en el mapa de Hondius de 1641 pero lo extiende hasta la línea del Ecuador. Fihuran una islas como Nueva Guinea y esta esbozad a Nueva Zelandia, Nueva Holanda. Cerca de Tierra del Fuego aparecen las islas Sebald de Weert (Sebaldinas).

Inv. N° 3 MMU. An anonymous map (ca. 1784). The Southern Hemisphere as seen from the South Pole. That is, a polar projection. This is attributed to Antoine-Augustin Bruzen de la Martinière (1662-1746). It is based on Hondious work (1641), with an extension up to the Equator line. We can see some islands such as New Guinea and there is an outline of New Zealand, New Holland. Near Tierra del Fuego, we find the Sebald de Weert islands (Sebaldines).

Inv. N° 85 MMU. Corbeta *La Bonite* entre “islas de hielo” y la banquisa con pingüinos. 1836-1837. Se trata del viaje alrededor del mundo del Cap. Auguste Nicolas Vaillant.

Inv. N° 85 MMU. Corvette La Bonite among “ice islands” and penguins on the icefield (1836-1837). This depicts the voyage around the world commanded by Captain Auguste Nicolas Vaillant.

Nombres como Scott, Amundsen y Shackleton hicieron estremecer al mundo con desafíos en los que parece imposible que hombre alguno pudiese tener éxito. Al mismo tiempo los navegantes de las mismas exploraciones fueron haciendo relevamientos hidrográficos y de fauna marina. Por ejemplo el capitán Larsen, de la expedición de Otto Nordenskjöld, regresa a la Argentina para formar la compañía de caza de ballenas PESCA y se establece en Georgias del Sur en 1904. De ahí en más las investigaciones y el conocimiento geográfico del Continente Blanco iban de la mano de la explotación de un recurso natural renovable como se consideraba a los cetáceos y en general a todos los mamíferos marinos.

The Belgica's expedition (Adrien de Gerlache, 1897) marked the start of an exploration race among countries, with Antarctica gaining a more real contour. So the first wintering of a ship took place and then shelters would be built to winter on solid ground. The pioneers were the members of the expedition aboard the Southern Cross, headed by the Norwegian Carsten Egeberg Borchgrevnik in 1899. They erected a double hut on the coast of Cape Adare. It was the first building on the White Continent. The Norwegian Antarctic explorer organized a scientific expedition funded by Sir George Newnes, owner of a London newspaper. It was not until 1930 that the Royal Geographic Society acknowledged his work. He had been practically ignored by official circles. These wintering experiences made a significant contribution to future explorers, both because of dealing with the elements and with psychological factors with men staying during a long polar night isolated in a very small place.

The challenge was posed and inland explorations started to reach the South Pole. Men like Scott, Amundsen, and Shackleton draw the attention of the whole world taking up challenges that seemed impossible. Simultaneously, the seamen with these explorations made hydrographic surveys and studied marine fauna. For example, Captain Larsen, with Otto Nordenskjöld's expedition, returned to Argentina to set up the whaling company called PESCA and settled down on the South Georgias in 1904. As from that moment, research and geographical knowledge on the White Continent continued hand in hand with the exploitation of a natural resource assumed as renewable, the cetacean and all marine mammals in general.

BIBLIOGRAFÍA BIBLIOGRAPHY

- Alvarez, Rubén; Albornoz, Enrique y Olivero R. José María. *Cartografía y Navegación*. 2007.
- Autores varios. *Atlas of Exploration*. Oxford Press. 2006. Prólogo de John Hemming.
- Barbor, Peter. *The Map Book*. Autores Varios. Ed. Peter Barbor Walkery Co. New York.
- Bove, Giacomo. *Expedición Austral Argentina*. Publicado por el Instituto Geográfico Argentino 1883. Buenos Aires.
- Capdevila, Ricardo. *El polémico descubrimiento del continente antártico*. Cristina Montalbán y Ricardo Capdevila.
- Capdevila, Ricardo. *Islario. Crónicas del descubrimiento de las islas de San Pedro y del Aurora*. Instituto de Investigaciones Históricas. Tierra del Fuego. Argentina.
- Deane, Anthony. *El Océano Escondido*. 2006.
- Dolin, Eric Jay. *Leviathan*. Ed N.Y. Norton. Capítulo X.
- Gallez, Pablo. *Las misteriosas expediciones fueguinas de Juan de More y Juan Mane*. Academia Nacional de la Historia, 1973. Buenos Aires.
- Gurney, Alan. *Beyond the Convergence: Voyages Towards Antarctica, 1699-1839*
- Goyogana, Francisco M. *Sarmiento y la Patagonia*. Ed. Lumiere 2006.
- Guinard, M.A. *Tres años de cautividad entre los Patagones*. Paris 1863.
- Gurtney, Alan. *Bellow the Convergence. Voyage Toward Antarctica 1699-1839*. ED Norton.
- Martinic Beros, Mateo. *Cartografía Magallánica 1523 – 1945*. Ediciones de La Universidad de Magallanes. 1999.
- Martinic Beros, Mateo. *Anales del Instituto de la Patagonia Volumen 28*. Universidad de Magallanes 2000. El canal Beagle en un mapa del siglo XVIII. Los Británicos y el Estrecho de Magallanes 1550-1808.
- Martial, Louis Ferdinand. *Misión al Cabo de Hornos. Julio 1882-setiembre 1883*. Ed Zagier y Urruty y Museo Marítimo de Ushuaia.
- Montalbán, Cristina. *Los puertos del Plata en la ruta antártica durante la “etapa heroica”*.
- Alvarez, Rubén; Albornoz, Enrique; Olivero, José María. *Cartografía y Navegación. Del portulano a la carta esférica: del siglo XIII a comienzos del siglo XIX*. *Escuela Naval del Uruguay*. Montevideo, 2007.
- John Hemming (Foreword). *ATLAS of Exploration*. Oxford University Press (Corporate Author), 2006.
- Barber, Peter (Editor). *The Map Book*. Walkery & Company (Corporate Author). New York, 2005.
- Bove, Giacomo. *Expedición Austral Argentina*. Instituto Geográfico Argentino. Buenos Aires, 1883.
- Capdevila, Ricardo; Cristina Montalbán. *El polémico descubrimiento del continente antártico*.
- Capdevila, Ricardo. *Islario. Crónicas del descubrimiento de las islas de San Pedro y del Aurora*. Instituto de Investigaciones Históricas. Tierra del Fuego, 1988.
- Deane, Anthony. *Undiscovered Ocean: from Marco Polo to Francis Drake*. 2006.
- Dolin, Eric Jay. *Leviathan: The History of Whaling in America (Chapter X)*. Norton, W. W. & Company, Inc., 2008.
- Gallez, Pablo. *Las misteriosas expediciones fueguinas de Juan de More y Juan Mane*. Academia Nacional de la Historia. Buenos Aires, 1973.
- Gurney, Alan. *Beyond the Convergence: Voyages Towards Antarctica, 1699-1839*. Penguin Group (USA), 1998.
- Goyogana, Francisco M. *Sarmiento y la Patagonia*. Ed. Lumiere. Buenos Aires, 2006.
- Guinnard, M.A. *Three Years’ Slavery among the Patagonians: An Account of His Captivity*. R. Bentley and son. London, 1871.
- Martinic Beros, Mateo. *Cartografía Magallánica 1523-1945*. Ediciones de La Universidad de Magallanes. Punta Arenas, 1999.
- Martinic Beros, Mateo. *El canal Beagle en un mapa del siglo XVIII. Los Británicos y el Estecho de Magallanes 1550-1808*. *Anales del Instituto de la Patagonia, Volumen 28*. Universidad de Magallanes. Punta Arenas, 2000.
- Martial, Louis Ferdinand. *Misión al Cabo*

Montalbán, Cristina. *El Acervo Histórico Antártico: Importancia del Estudio y Preservación de Restos Testimoniales*.

Nordenskjöld; Otto. *Dos años en los hielos del polo. La Expedición sueca en el Antártico y el rescate de la Uruguay*. Zagier & Urruty y Museo Marítimo de Ushuaia.

Pigafetta, Antonio. *Magellan's Voyage. A Narrative account of the first Circumnavigation*. Ed Dover Books.

Tarapow Guillermo A.N. *Incidencia del Tratado Antártico sobre la conciencia Nacional. Apostillas de la Política Antártica Argentina*. 1999. Trabajo de Investigación.

Tooley, Ronald Vere. *Tooley's Dictionary of Mapmakers*. Amsterdam. 1979.

Historia Marítima Argentina. Cap IX pg 217 Cap Nav RE Fermín Eleta. Ed. Departamento de Estudios Históricos Navales.

Vairo, Carlos Pedro; Molina Pico, Horacio; May, Guillermo. *Antartida. Asentamientos Balleneros Historicos*. Ed Zagier y Urruty 2007.

Vairo, Carlos Pedro. *Los Yamanas. Nuestra unica tradición marítima autoctona. Reconstrucción de una canoa de corteza con datos etno-históricos*. Ed. Zagier & Urruty 1994.

Viaje al Magallanes. *Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años 1785 y 1786*. Extracto de los anteriores desde su descubrimiento impresos y MSS. Y Noticia de los habitantes, suelo, clima y producciones del estrecho Trabajada de Orden del Rey. Madrid, 1788. Por la viuda de Ibarra, hijos y Compañía.

Weddell, James. *A Voyage Towards de South Pole, 1822-1824*.

La vuelta al mundo durante el siglo XIX. Ed. Administración de Correo de Ultramar Paris 1863.

de Hornos. *Zagier & Urruty Publications - Museo Marítimo de Ushuaia, 2004*.

Montalbán, Cristina. *Los puertos del Plata en la ruta antártica durante la "etapa heroica"*. Available at: <http://www.histarmar.com.ar/Antartida/PuertosdelPlata1.htm>. Accessed on October 10, 2008.

Montalbán, Cristina. *El Acervo Histórico Antártico: Importancia del Estudio y Preservación de Restos Testimoniales*. Available at: www.rapal.org.ar/R15ANEXD.DOC. Accessed on October 10, 2008.

Nordenskjöld, Otto. *Dos años en los hielos del polo. La Expedición sueca en el Artantic y el rescate de la Uruguay*. Zagier & Urruty Publications - Museo Marítimo de Ushuaia, 2004.

Pigafetta, Antonio. *Magellan's Voyage. A Narrative Account of the first Circumnavigation*. Dover Publications. New York, 1994.

Tarapow, Guillermo A. N. *Incidencia del Tratado Antártico sobre la conciencia Nacional - Apostillas de la Política Antártica Argentina. Research paper, 1999*.

Tooley, Ronald Vere. *Tooley's Dictionary of Mapmakers. Meridian. Amsterdam. 1979*.

Cap. Nav. RE Fermín Eleta. Historia Marítima Argentina. Chap. IX, p. 217. Departamento de Estudios Históricos Navales. Buenos Aires, 1990.

Vairo, Carlos Pedro; Molina Pico, Horacio; May, Guillermo. *Antarctica, Historical Whaling Sites*. Zagier & Urruty Publications, 2007.

Vairo, Carlos Pedro. *The Yamana Canoe. The Marine Tradition of the Aborigines of Tierra del Fuego. First reconstruction of a Yamana bark canoe based on ethnohistorical data*. Zagier & Urruty Publications, 1994.

Relación del último Viaje al Estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años 1785 y 1786. Extracto de los anteriores desde su descubrimiento impresos y MSS. y noticia de los habitantes, suelo, clima y producciones del Estrecho. Viuda de Ibarra, hijos y Compañía. Madrid, 1788.

Weddell, James. *A Voyage Towards de South Pole: Performed in the Years 1822-24*.

La vuelta al mundo durante el siglo XIX. Administración de Correo de Ultramar. Paris, 1863.

ANEXO 1 / ANNEX 1
 LÁMINA DE MONSTRUOS MARINOS
 SEA MONSTERS PLATE



Münster incluyó la presente colección de criaturas amenazantes digna de El Bosco en esta *Cosmografía* para documentar formalmente los peligros zoológicos de viajar en el hemisferio norte: los imponentes habitantes del océano y la tierra.

Para quien escribe, aquellos moradores de la tierra seca parecen guardar cierta relación con el mapamundi de Grynaeus de 1532 mientras que, aparentemente, muchos de los demonios moradores del mar se plagaron del mapa de Europa del Norte de Olaus Magnus de 1539. Aunque en su medio el mapa de Magnus parece haber ejercido poca influencia directa sobre la cartografía posterior, el de Münster, por el contrario, fue bastante popular: en su transcripción los monstruos marinos se convirtieron en los prototipos de muchos de los villanos acuáticos fantásticos de los mapas holandeses posteriores.

Las letras identifican cada bestia y remiten al texto del dorso, del cual sigue una traducción del Dr. M. Beaty¹ (de *Discovery of North America*, por Cumming, Skeleton y Quinn, p. 44):

Münster included this Bosch-like menagerie of menacing creatures in his Cosmographia to formally document zoological hazards of northern travel, the imposing inhabitants of both ocean and land.

Those denizens of the dry earth appear to this writer to have been loosely derived from the 1532 world map of Grynaeus, while many of the sea-dwelling demons were apparently abducted from the 1539 Olaus Magnus map of northern Europe. Although in their indigeneous Magnus habitat they seem to have had little direct influence on subsequent cartography, the Munster, unlike the Magnus, was quite popular: in their Munster transcription, the marine monsters became the prototypes for many of the fantastic aquatic villains of the later Dutch maps.

Letters identify each beast and are cross-referenced in the verso's text, of which a translation by Dr. M. Beaty follows (from Cumming/Skelton/Quinn Discovery of North America, p. 44):

¹ N. de T.: Se refiere a la traducción al inglés, lengua de la que se tradujo este texto.



A: A veces cerca de Islandia se ven peces enormes del tamaño de una montaña. Si no se los espanta con el sonido de las trompetas, dan vuelta los barcos, o pueden jugar con barriles vacíos que se arrojan a las aguas, un juego que las divierte en grande. Ocasionalmente, los navegantes se ven en peligro cuando echan anclas sobre los lomos de estas ballenas por confundirlas con islas. Los islandeses las llaman Peces del Demonio. Muchos habitantes de Islandia aún hoy construyen sus hogares con las costillas y otros huesos de estas ballenas.

A: *Huge fish the size of mountains are sometime seen close to Iceland. They overturn ships unless frightened away by the sound of trumpets, or they may play with empty barrels thrown in the water, a game which amuses them greatly. Occasionally sailors are endangered when they drop anchor on the backs of these whales, mistaking them for islands. The Icelanders call them Fish of the Devil. Many people of Iceland even today build their homes from the ribs and bones of these whales.*



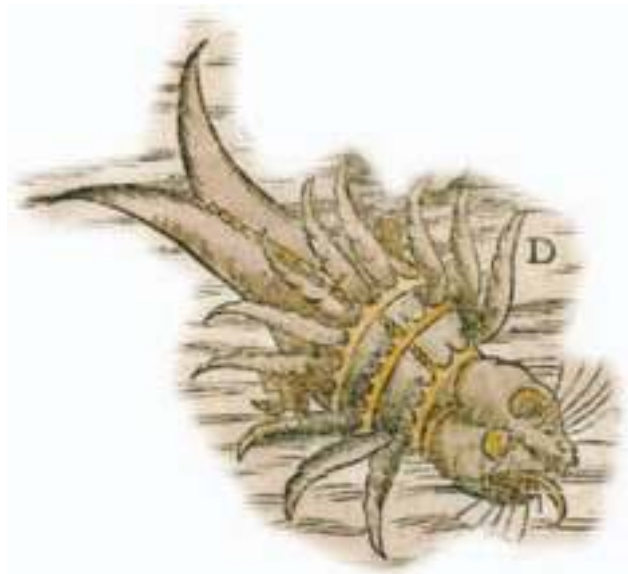
C: Estas hidras o serpientes, de 60 o 90 m de longitud, se encuentran en las aguas boreales. Se arrojan sobre los barcos con el fin de darlos vuelta. Son extremadamente molestas para los marineros, especialmente cuando soplan fuertes vientos del norte.

C: *These hydrae or serpents, 200 or 300 feet in length, are found in northern waters. They throw themselves on ships with the purpose of turning them over. They are extremely troublesome to sailors, especially in strong northern winds.*



B: Hay una especie de ballena aterradora que se llama *Physeteris*, mencionada por Plinio y Solinus. Cuando está erguido, este monstruo marino puede hasta hundir un barco grande succionando agua y expulsándola de nuevo en forma de nubes a través de los orificios de la frente.

B: *There is a fearful species of whale called physeters, mentioned by Pliny and Solinus. When it stands erect this monster of the sea can sink even a large ship by sucking in water and then blowing it out again in clouds through holes in its forehead.*



D: Uno de estos enormes monstruos marinos tiene unos colmillos terribles; el otro tiene horripilantes cuernos, echa llamas y tiene unos ojos enormes de 5 o 6 metros de diámetro. En su cabeza cuadrada tiene largas barbas. El resto de su cuerpo es bastante pequeño.

D: *One of these enormous sea monsters has terrible tusks, the other is horrifying with horns, flames, and huge eyes sixteen or twenty feet across. On its square head is a long beard. The rest of its body is quite small.*



E: Esta criatura es un glotón insaciable. Escurriéndose entre los árboles, vacía el vientre y después vuelve de prisa para continuar comiendo. Los cazadores se acercan sigilosamente y lo matan por su hermosa piel que los nobles disfrutan vestir; pero los que llevan esta piel a veces se vuelven como el animal.

***E:** This creature is an insatiable glutton. By squeezing itself between trees it empties its belly and then rushes back to continue eating. Hunters, creeping up, kill this animal for its beautiful skin, which noblemen enjoy wearing; but those who wear the skin sometimes become like the animal.*



G: En los confines del Norte, en Biarmia mucho más allá de Suecia, existe un enorme bosque que dicen se extiende por 130 kilómetros. Allí viven muchos animales cuyas pieles son valoradas por la nobleza, criaturas como martas, martas cibelinas, armiños, linceos, nutrias, diversas jinetas (N. de T.: según el Diccionario de la Real Academia Española mamífero viverrido de unos 45 cm de largo sin contar la cola, de cuerpo esbelto, hocico prolongado y pelaje blanco en la garganta, pardo amarillento con manchas en fajas negras por el cuerpo y con anillos blancos y negros en la cola.) y castores por donde se mire.

***G:** In the wilds of the North, in Biarmia far beyond Sweden, is a huge forest said to extend for 80 miles. Here live many animals whose fur is valued by noblemen, animals such as martens, sables, ermines, lynxes, otters, various genets, and beavers everywhere you look.*



F: Los renos, criados en manadas, pueden tirar los carruajes más rápido que cualquier caballo, especialmente en la nieve, cubriendo casi 30 millas alemanas (N de T: alrededor de 225 kilómetros) diarias. También dan leche para uso doméstico y se desplazan en manadas como el ganado. Son más grandes que los ciervos, tienen unas astas espléndidas que son más delgadas que las de los ciervos y con menos puntas.

***F:** Reindeer, raised in herds, can pull carriages faster than any horses, especially in the snow, covering almost 30 German miles a day. They also provide milk for household use and move about in herds like cattle. They are larger than stags, with splendid antlers which are more slender than those of stags and with fewer prongs.*



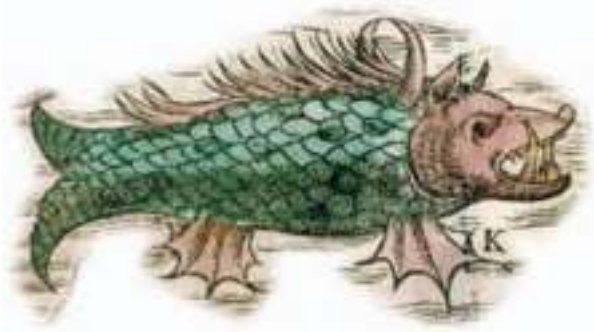
H: Este es un monstruo marino horrible, llamado Ziphius (N de T: ballenato de Cuvier o zifio), que devora focas.

***H:** This is a horrible sea monster, called a Ziphius, which devours seals.*



I: El fruto de ciertos árboles da patos.

***I:** The fruit of certain trees produces ducks.*



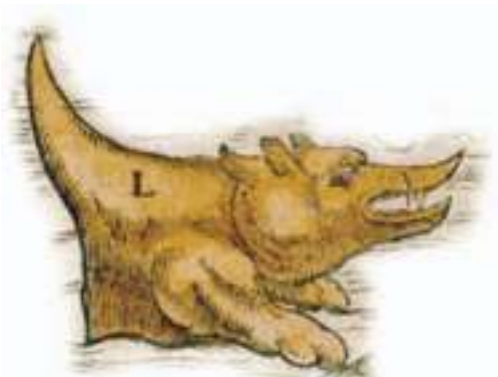
K: Un monstruo marino algo parecido a un cerdo se observó en 1537.

K: *A sea monster somewhat resembling a pig was sighted in 1537.*



N: Una criatura que se parece a un rinoceronte y es capaz de devorar un cangrejo de 4 metros de largo. Posee una nariz puntiaguda y un lomo filoso que termina en pico.

N: *A creature resembling a rhinoceros is able to devour a crab twelve feet long. It has a sharp-pointed nose and a sharp-edged back which goes up in a peak.*



L: Los noruegos la llaman ballena saltarina por su agilidad. Posee una joroba ancha y alta en el lomo.

L: *The Norwegians call this a Spring whale because of its agility. It has a broad, high hump on its back.*



O: El lince, que habita los rincones más remotos de Suecia, es de naturaleza parecida al lobo y frecuentemente se lo caza con trampas para lobos. Los lince se alimentan de los gatos que viven en los bosques.

O: *The lynx, found in the most remote parts of Sweden, is somewhat like a wolf in nature and is often caught in wolf traps. Lynxes eat cats which live in the forests.*



M: Estos son cangrejos tan grandes y fuertes que pueden matar a un nadador que quede atrapado de sus pinzas.

M: *There are crabs so large and strong that they can kill a swimmer who is caught in their claws.*



Q: Los cazadores buscan faisanes que pueden yacer escondidos debajo de la nieve por dos o tres meses sin alimentarse.

Q: *Hunters search for pheasants which may lie hidden under the snow for two or three months without food.*



P: En el interior de Suecia, los alces se emplean para tirar de los carruajes sobre la nieve a gran velocidad. Sin embargo, esto no se permite en Gotia, en donde se teme que su velocidad pueda ser utilizada por los que desean espiar el país. En invierno, los alces se mantienen juntos en manadas y luchan contra los lobos que tratan de devorarlos. Los hemos dibujado lo más parecido posible dentro de lo que permite el lápiz.

P: *In the interior of Sweden elk are used to pull carriages through the snow at great speed. This isn't allowed in Gothia, though, where it is feared that their speed may be used by those wishing to spy on the country. In winter the elks stay together in herds and fight the wolves which try to devour them. We have drawn as good a likeness of this animal as a pen can provide.*



R: El pelícano, un pájaro que es por lo menos del tamaño de un ganso, puede llenarse la garganta de agua y emitir un sonido tan fuerte como el rebuzno de un burro. Debajo del pico, posee una especie de saco hinchado.

R: *The pelican, a bird at least as large as a goose, can fill its throat with water and let out a noise as loud as the braying of a donkey. Under its beak it has a sack-like swelling.*



S: Estos peces se destacan por su amabilidad, porque salvan a los nadadores de ser comidos por los monstruos marinos.

S: *These fish are noted for their kindness, for they save swimmers from being eaten by sea monsters.*



T: Este manatí posee un cuerpo en forma de vaca.

T: *The sea cow has a body shaped like that of a cow on land.*



V: Se podría escribir un libro voluminoso sobre los muchos otros tipos de animales, peces y pájaros de aspecto asombroso que habitan las regiones boreales, si alguien estuviera dispuesto a estudiar las especies con que Dios ha tenido el placer de engalanar esa región helada. Así como la tórrida región de África posee sus propias criaturas increíbles y peculiares que escasamente pueden existir sin el calor de ese clima, el Creador le ha dado a la fría región boreal sus propias criaturas que no pueden soportar el calor del sol. Esto se hizo para que la gloria de Dios se conociera por medio del mundo y para que el hombre en todas partes encontrara criaturas cuyo aspecto le hiciera maravillarse ante la sabiduría y el poder de Dios.

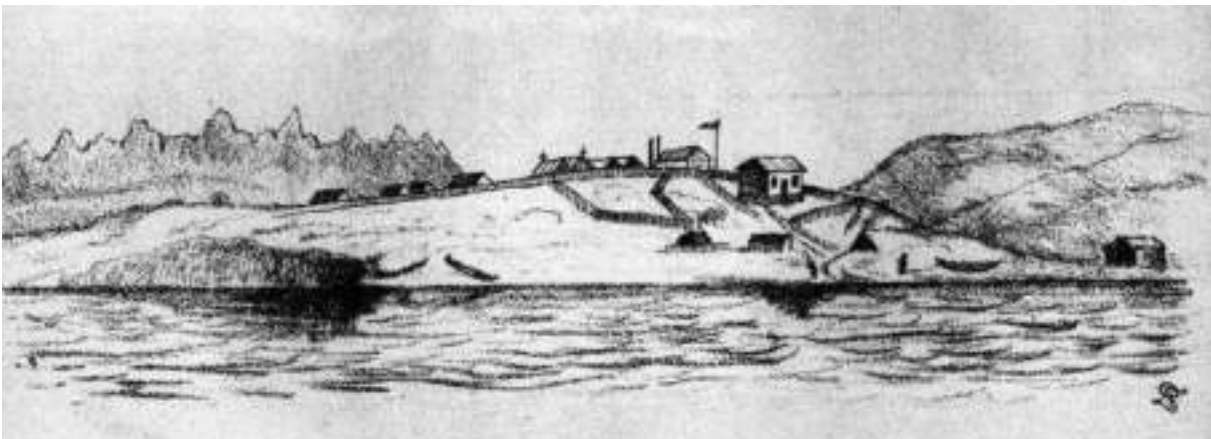
V: *A thick book could be written about the many other types and amazing appearance of the animals, fish, and birds found in northern areas, if anyone were willing to study the species which it has pleased God to adorn that ice region. For just as the torrid zone of Africa has its own peculiar and wonderful creatures which can barely exist without the heat of that climate, so the Creator has given to the cold northern region its own creatures which cannot bear the heat of the sun. This was done in order that the glory of God might be known throughout the world and so that mankind in all parts of the world might find creatures whose appearance would grip him with a sense of wonder at the wisdom and power of God.*

ANEXO 2 / ANNEX 2
GIACOMO BOVE



Estas láminas son del libro publicado por el explorador italiano Giacomo Bove. Trae dibujos y mapas. Podemos ver cómo los mapas que tomaban como base fueron los elaborados a partir de la expedición de Fitz Roy. A ellos les agregaban sus exploraciones, relevamientos y las observaciones sobre vegetación y accidentes geográficos. En uno de los grabados vemos a la Misión Inglesa de Ushuaia, con sus construcciones y cercos de los cultivos y corrales. También aparece una ilustración de cómo aprovechaban la grasa y carne de una ballena varada con el nombre de “Una Fiesta Fueguina”. Una situación así le proveía muchos días de alimentación. En la Fig. XI, un extraño montaje de foto y dibujo nos muestra un refugio y un grupo de yamanas que parecería ser una familia. Otro interesante dibujo grafica un bote realizado por un “yagán” presumiblemente de la misión anglicana.

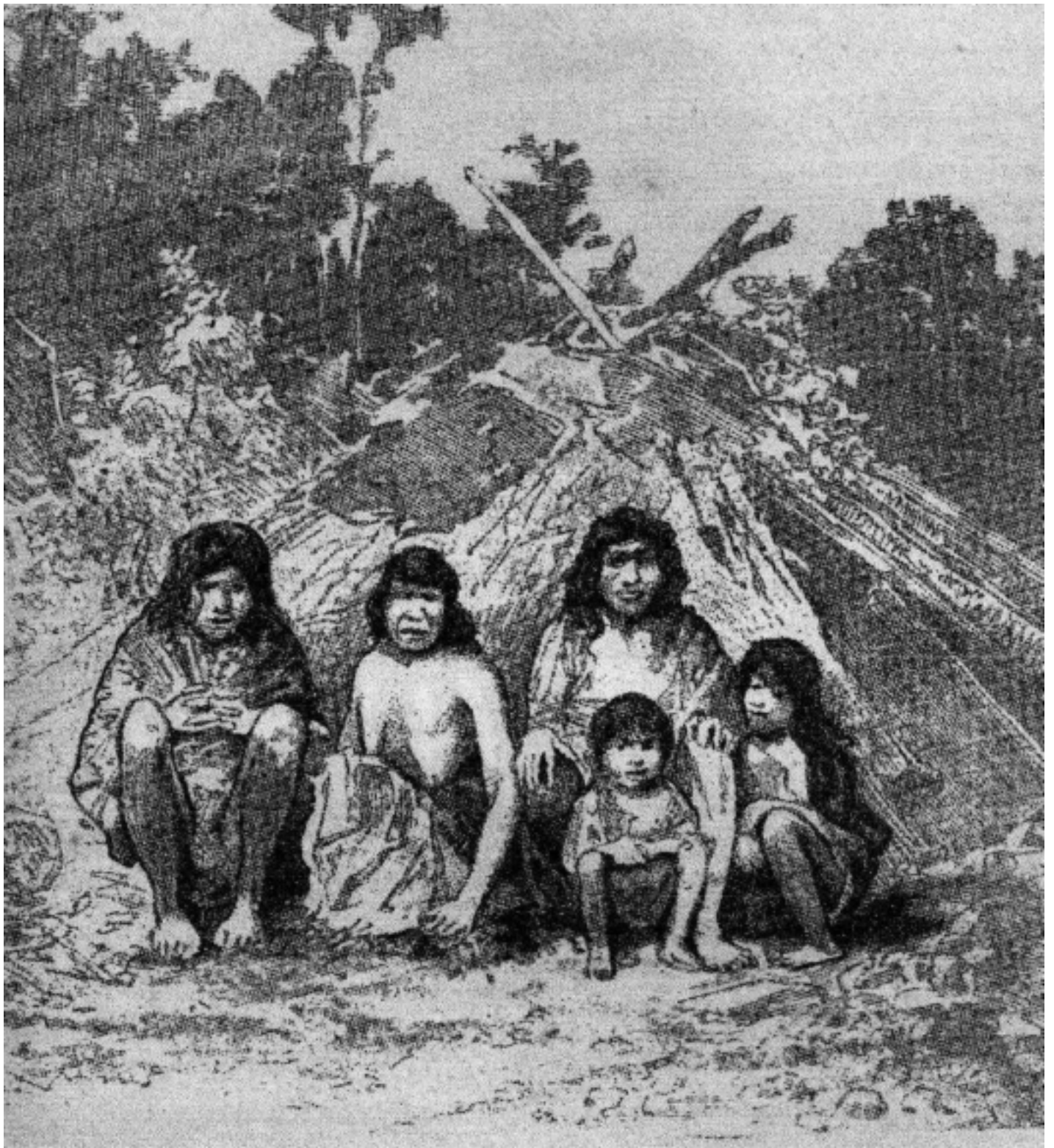
These plates are taken from the book published by the Italian explorer Giacomo Bove. The volume includes drawings and maps. We can see the maps are based on the maps drawn after Fitz Roy's expedition. Then other chartmakers added their explorations, surveys and observations on vegetation and geographical accidents. One of the engravings shows the English Mission in Ushuaia with its buildings and fences around orchards and farmyards. There is also an illustration under the title “A Fuegian Party” showing how they made use of fat and meat from a stranded whale. An event like this provided them with food for many days. Fig. XI is a strange montage of a photo and a drawing depicting a shelter and a group of native Yamanas who seem to be a family. Another interesting drawing shows a boat built by a yagán (Yaghan) who is believed to be from the Anglican mission.



TIERRA DEL FUEGO
MISION INGLESA DE USCUNAIA



UNA FIESTA FUEGINA



FUEGUINOS

ANEXO 3 / ANNEX 3
 CARTA DE BALLENAS
 THE WHALE CHART

WHALE CHART

BY

M. F. MAURY A. M. LIEUT. U. S. NAVY.

(Preliminary sketch)

SERIES F

Constructed by

**LT: LEIGH. HERNDON & FLEMING
 & P: MID: JACKSON.**





Published at the National Observatory by Authority of

COMMO L. WARRINGTON

Chief of bureau of Ordnance & Hydrography

1851.

Explanation.

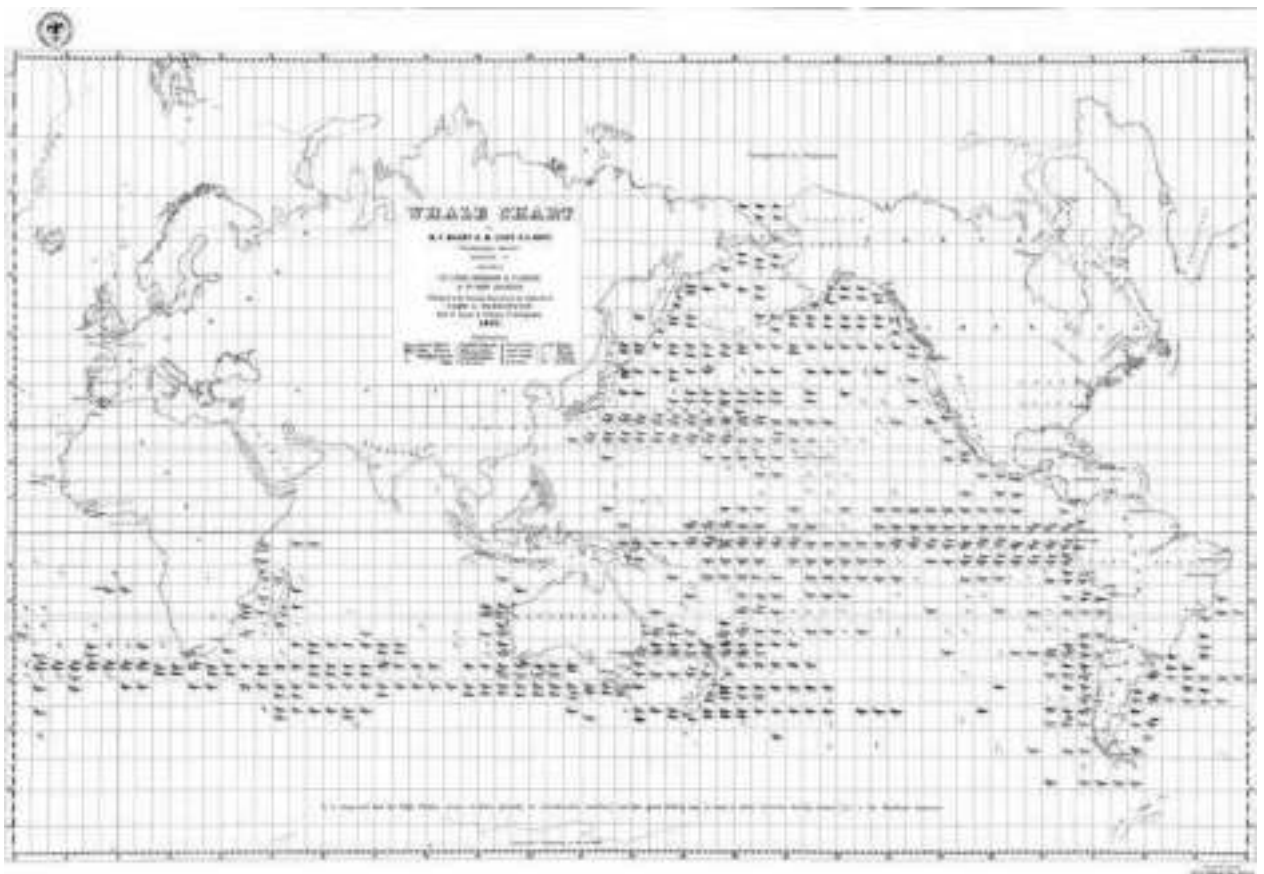
	Sperm Whales	} Two Whales of the same species in a square denote that square to be much frequented by that species.	} The best fishing season in each square denoted by the letters	w for Winter
	Right Whales			v " Spring
	Straggling Sperm			s " Summer
	Right			a " Autumn
				all " all months

The "Whale Chart" By M. F. Maury A.M. Lieut U.S. Navy. (Preliminary Sketch) Serie F - 1851.

Esta curiosa carta de distribución de ballenas en los mares del mundo pertenece a diversas series que luego permitieron la edición en 1852 de *Whale Chart of the World* y en 1853 *Chart Showing the Favorite Resort of the Sperm and Right Whale*. Evidentemente estas publicaciones deben haber contribuido a una más rápida extinción del que se consideraba un recurso natural renovable. Al menos debe haber incentivado a más balleneros a dirigirse hacia los polos por el Pacífico. La forma de realizarla no es por observación propia sino por recopilación de los datos que se volcaban en los diarios de abordaje (*Log Book*). Con este

The "Whale Chart" By M. F. Maury A.M. Lieut U.S. Navy. (Preliminary Sketch) Serie F - 1851.

This curious chart showing the distribution of whales in the seas around the world is part of a series that would be later collected in the Whale Chart of the World published in 1852 and in the Chart Showing the Favorite Resort of the Sperm and Right Whale issued in 1853. Most probably, these publications contributed to a faster extinction of a natural resource that was considered renewable. These charts must have encouraged more whalers to head for the poles sailing along the Pacific. They were not the product of direct observation, they rather derived from the gathering of data recorded in logbooks. This same system had been used to analyse winds and prevailing currents on the



mismo sistema previamente había analizado los vientos y corrientes predominantes en la ruta Gran Bretaña–Australia y fue publicada en 1848, en especial para los clíperes (*Ocean Passages of the World*). Maury fue un gran oceanógrafo, y entre otros estudios realizó la factibilidad de un cable telefónico submarino en base al relieve del fondo marino y recomendó que los buques eviten ciertos accidentes costeros para tener navegaciones más tranquilas.

En el mapa podemos leer “Hindoostan” para el sub continente de India; a Alaska como “Russian America” y Hawaii figura como Sandwich Islands. En la latitud de la península Antártica figura la leyenda que en la zona es posible encontrar grandes cantidades de ballena franca durante el verano austral. En aguas del Ártico está la leyenda “Unexplored by Whalemén”. 1851 se tiene como el año de mayor actividad ballenera. Luego comienza el reemplazo por aceite vegetal, kerosene para iluminación (aunque con mucho olor) y luego los aceites derivados del petróleo.

route Great Britain – Australia and was published particularly for clippers in 1848 (Ocean Passages of the World). Maury was a great oceanographer and, among other studies, he did some research on the feasibility of extending a submarine telephone cable on the basis of the seabed relief and suggested ships should avoid certain coastal features for easier sailing.

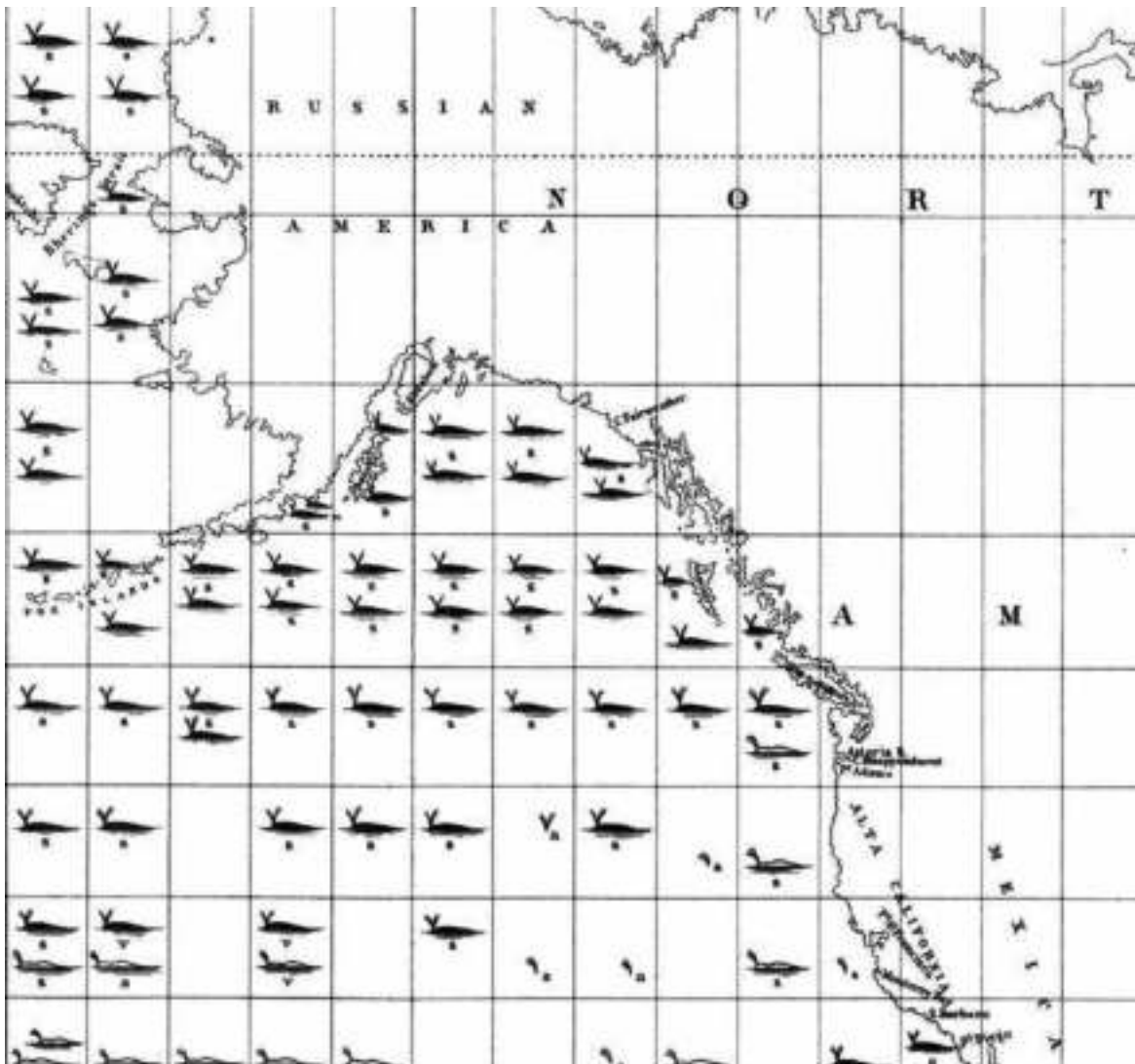
The map reads “Hindoostan” for the subcontinent of India, Alaska is named Russian “America”, and Hawaii is called Sandwich Islands. At the latitude of the Antarctic Peninsula, there is a caption indicating that there are lots of right whales in the area during the southern summer. In Arctic waters, we find the caption “Unexplored by Whalemén.” The peak of whaling activities is considered to be the year 1851. After that, vegetable oil started to be used and kerosene for lighting (though it was smelly) and later petroleum-derived oils. Oddly enough, overfishing came with cannons and explosive grenades, steamer whaler boats, exploration in the poles, and biological research. Whale hunting along the shores of California and Alaska has a long ethnic and maritime tradition, which is even older that

Pero paradójicamente la sobrepesca se dio con el cañón y la granada explosiva, los balleneros con máquina a vapor, la exploración de los polos y las investigaciones biológicas. La caza de ballenas de la costa en California y Alaska es una vieja tradición marítima y étnica, anterior a los balleneros, pero también fue la última dado que se practicó hasta 1972, año en que fue prohibida.

En la Antártida podemos ver reflejados los descubrimientos de los focueros desde 1818 (Shetlands del Sur) con los hallazgos de N. Palmer; J. Weddell, T. Bellingshausen y C. Wilkes. Vale la pena destacar el cúter *Beaufoy* al mando de Matthew Brisbane que acompañó a J. Weddell en toda la travesía y luego se radicó en Malvinas donde trabajó con Luis Vernet.

whalers, but it was also the last one because it was forbidden in 1972.

*Antarctica reflects the discoveries of sealers as of 1818 (South Shetlands) with the findings by N. Palmer; J. Weddell, T. Bellingshausen, and C. Wilkes. It is worth noting the role of the cutter *Beaufoy* commanded by Matthew Brisbane, who joined J. Weddell during the whole voyage. Brisbane later settled down on Malvinas and worked with Luis Vernet.*



ANEXO 4 / ANNEX 4
 CARTOGRAFÍA ARGENTINA
 ARGENTINE CARTOGRAPHY
 C.N. (RE) RICARDO HERMELO

Como ya vimos, la cartografía de la región sur comenzó con un croquis del estrecho de Magallanes, una línea general de Patagonia y luego se le fueron agregando los nuevos descubrimientos, como las islas Sebaldinas, en 1616 parte de Tierra del Fuego y hacia 1800 un Continente Blanco iba surgiendo. Los intereses de varios países fueron cambiando de objetivo y comenzaron los levantamientos hidrográficos tanto de Patagonia, como Tierra del Fuego, islas Malvinas y Antártida. El paso bioceánico, las riquezas en recursos naturales, las colonias en el Pacífico y un continente para explorar y explotar hicieron que todas las miradas del hemisferio norte se orienten para la región mientras surgían nuevos países en toda Sudamérica.

Como vimos, después del levantamiento hidrográfico de Fitz Roy la cartografía que se usaba para navegar por América del Sur era la de origen británico con algunas observaciones o agregados de los propios navegantes. Esto fue así hasta que tanto Chile como Argentina comenzaron a navegar más por la región y a realizar sus propios relevamientos.

La División Expedicionaria al Atlántico Sur, al mando del Comodoro Augusto Lasserre, el 25 de mayo de 1884 inaugura el faro de San Juan de Salvamento en la isla de los Estados, siendo este el primer faro argentino en tierra firme. El 12 de octubre funda Ushuaia estableciendo en el lugar una pequeña casilla que sería la Subprefectura, justo frente a la Misión Anglicana de origen inglés. Es el momento que, luego del tratado de límites con Chile de 1881, la Argentina ejerce su soberanía tomando efectiva posesión de su territorio.

En esencia, en 1884 la Argentina se vio ante la necesidad de facilitar la vinculación de Ushuaia

As we have mentioned, cartography of the south region started with a sketch of the Strait of Magellan, an outline of Patagonia. Later new discoveries were added, such as the Sebaldine islands, part of Tierra del Fuego in 1616, and the White Continent started to appear around 1800. The interests of several countries shifted and they started hydrographical surveys in Patagonia, Tierra del Fuego, Malvinas Islands, and Antarctica. The bioceanic passage, the rich natural resources, the colonies on the Pacific and a continent to explore and exploit drew the attention of the Northern Hemisphere to this region while new countries were born all over South America.

As we explained, after the hydrographic survey by Fitz Roy, cartography used for sailing around South America was of British origin with some observations or additions from navigators themselves. This was the case until both Chile and Argentina started to sail more often in the region and each country made its own surveys.

The División Expedicionaria al Atlántico Sur (South Atlantic Expeditionary Division) under Comodoro Augusto Lasserre inaugurated a lighthouse at San Juan de Salvamento, on Isla de los Estados, on May 25, 1884. This was the first Argentine lighthouse on solid ground. On October 12, he founded Ushuaia, setting up a small hut that would be the Sub Naval Command. This was just opposite the English Anglican Mission. At that time, after the boundary treaty signed with Chile in 1881, Argentina exercised its sovereignty taking effective possession of the territory.

By 1884, Argentina was in need of facilitating links among Ushuaia and neighbouring towns and Buenos Aires, and in need of sailing the Beagle Channel, discovered by Fitz Roy's expedition. And this was the basis for the activities of the Argentine Navy, which made it possible for Tierra del Fuego, Ushuaia, and Río Grande to be communicated among them and with

con sus vecinos y con Buenos Aires, y de recurrir a la navegación por el canal Beagle, descubierto por la expedición de Fitz Roy, que fomentó las bases para la actividad de la Armada Argentina. Esto permitió que en Tierra del Fuego, Ushuaia y Río Grande estuviesen comunicadas entre sí y con el exterior; Río Grande aun carecía de puerto y de canal de acceso, pero los Salesianos ya habían proyectado una importante actividad similar a la de la Armada, instituciones que a juicio del autor (R. Hermelo) fueron las que permitieron colonizar la Patagonia Sur y la Isla Grande de Tierra del Fuego. Hoy nos asombramos de los numerosos barcos de turismo y mercantes de gran porte que se encuentran amarrados en Ushuaia. Otra ventaja fue la de permitir la comunicación del continente con la Antártida, que hoy facilita las campañas de investigación de los países que por el Tratado Antártico de 1960 desarrollan una permanente actividad.

Toda vez que en la etapa del descubrimiento los pioneros fueron explorando y mejorando el conocimiento del mundo, en sus viajes no sólo mostraron las posibles rutas, sino además reconocieron la necesidad de encontrar lugares de descanso, brindar reparaciones y abastecer a los navíos que necesitaban repostar víveres y combustible y disponer de lugares apropiados para la estiba y conservación de las mercaderías de intercambio. En la actualidad los habitantes de la ciudad de Ushuaia observan con satisfacción los numerosos barcos de turismo que visitan y disfrutan la zona, realidad que reporta ingresos gracias a los atractivos de la zona, que además permiten constituirse en la antesala para acceder al cercano continente antártico. Ello ha sido posible, en entre otras razones, gracias a la aceptable cartografía del canal Beagle y la Antártida que facilita y da tranquilidad al comandante que ejerce el mando. Los grandes puertos como Hamburgo, Rotterdam, y tantos otros, son una muestra del vigor y el empuje que incentiva como si fuese un poderoso fertilizante en los campos que mejora la producción. La buena cartografía actúa de igual manera para que los barcos operen con seguridad, y mas aun ante el gigantismo de portacontenedores con esloras de 400 metros y

overseas nations. Río Grande still lacked a port and access canal, but the Salesians had already planned for important activities similar to the Navy's. According to the author (R. Hermelo), the Navy and the Salesian Mission allowed colonization of South Patagonia and the island Isla Grande de Tierra del Fuego. Nowadays, we are astonished at the large number of tourist and merchant ships that anchor in Ushuaia. Communication between the continent and Antarctica was another advantage. Nowadays, it facilitates research campaigns of countries that subscribed the Antarctic Treaty in 1960 and now develop ongoing activities.

During the era of discoveries, explorers improved our knowledge of the world. Their voyages not only showed possible routes, but also acknowledged the need to find resting sites, places for repairs and replenishing of food and fuel, and the need for suitable places for loading and storing goods for exchange. At present, the inhabitants of Ushuaia witness with satisfaction the arrival of many tourist ships that visit and enjoy the area. This is a source of income thanks to the attractions of the region, which is also the threshold to access the White Continent. Among other reasons, this has been possible thanks to the adequate cartography of the Beagle Channel and Antarctica that facilitates the task of commanders and makes them feel safe. Important ports such as Hamburg, Rotterdam and many others show how they can drive development the same as a powerful fertilizer does with crops. Good charts do the same for the safe operation of ships, especially when it comes to giant 400-meter long and 50-meter wide ships carrying containers that nowadays sail across the seas.

The Beagle Channel has been a blessing for Ushuaia on the Isla Grande. But this was not the case with Río Grande, because access is more difficult. A port can be built in any place, but costs vary; the port of Ushuaia is inexpensive because its bottom and depth are excellent, so it does not require maintenance dredging.

The Beagle Channel should be worshiped because, to a great extent, Ushuaia is part of this privileged road link. In our country, these conditions are only matched in Puerto Madryn and Comodoro Rivadavia.

Let us see then how cartography has developed with the activity of the Naval Hydrographic Service.

This agency is in charge of exploring rivers and seas in our country and of carrying out cartographic, meteorological, hydrographic, oceanographic, geological,

mangas de mas de media cuadra de ancho, que hoy surcan los mares.

El canal Beagle para Ushuaia ha sido la bien-aventuranza en la Isla Grande, hecho que no sucedía en Río Grande por ser de acceso más difícil. Un puerto se puede construir en cualquier lugar, lo que varía es el costo; el puerto de Ushuaia es de bajo costo porque su fondo y profundidades son excelentes y no exigen el mantenimiento con dragado.

Se debe brindar un culto y agradecimiento al canal Beagle porque Ushuaia en gran medida es parte de esta calificada vía de comunicación, lo que sólo ocurre en nuestro país en Puerto Madryn y en Comodoro Rivadavia.

Veamos pues cuál ha sido la evolución en particular de la implementación cartográfica por la actividad del Servicio de Hidrografía Naval.

Esta institución está encargada de la exploración fluvial y marítima de nuestro país, estudios cartográficos; meteorológicos; hidrográficos; oceanográficos; de geología, geofísica, química y biología marina; balizamiento costero y la confección de los almanaques náuticos y aeronáuticos a través del Observatorio Naval; fue instituida el 1 de enero de 1879 por decreto del Presidente Avellaneda (firmado por Avellaneda, Silva y Zabaleta) y el Ministro de Guerra y Marina Julio A. Roca.

Como antecedente histórico, el 6 de junio de 1877 el Presidente Avellaneda y el Ministro de Guerra y Marina Alsina habían dispuesto se realicen estudios, planos y presupuestos para dotar a nuestras costas de un sistema de faros y balizas marinas. Fue designado primer director de este instituto el experimentado marino Teniente Coronel Clodomiro Urtubey y Larrosa en el periodo 1879-1880, para que sentara las bases de esta Oficina.

Por decreto del 6 de junio de 1879 (firmado por Avellaneda y Luis M. Campos) se establecen las atribuciones de esta oficina, y a partir de 1951 esta fecha queda establecida como "Día Nacional de la Hidrografía Naval".

Los primeros estudios cartográficos de las costas argentinas fueron encomendados por la corona española. La expedición de Magallanes en 1520 recorrió la extensa costa ente Cabo Santa María y

geophysical, chemical, and marine biology studies. Other tasks include coastal buoying and the preparation of nautical and aeronautical almanacs with data obtained in the Naval Observatory. The Naval Hydrographic Service was created on January 1, 1789, by a decree signed by President Avellaneda (Avellaneda Silva y Zabaleta) and the War and Navy Minister Julio A. Roca.

The historical antecedent of this agency dates from June 6, 1877, when President Avellaneda and the War and Navy Minister Alsina had ordered studies, plans and assigned a budget to supply our coasts with a system of lighthouses and buoys. The first director of this agency was the experienced Lieutenant Colonel Clodomiro Urtubey y Larrosa for the period 1879-1880 to set up the bases of this agency.

A decree dated June 6, 1879 (Avellaneda - Luis M. Campos) established the powers of this agency and this date was declared "Naval Hydrography National Day" in 1951.

The first hydrographic studies on Argentine coasts were ordered by the Spanish crown. Magellan's expedition in 1520 sailed along the vast coast along cape Cabo Santa María and the strait named after him. Those primitive hydrographic surveys of our coasts developed very slowly. Loyola, Nodales, Olivares, and Pando to name but a few were true pioneers and predecesors of our nautical cartography.

In the late 18th century, activities became more scientific. The exploration and cartography works developed during the expeditions of Córdova, Malaspina, Gutiérrez de la Concha, Bauza, and Oyarvide are shown in the early nautical charts of the region.

In 1875, Navy Colonel Don José Murature published the first spherical chart of the Río de la Plata updating the pioneering studies of Basque-Spanish mariners Andrés Oyarvide y Benito Aispurúa that had been used for guidance up to that moment.

Some years before, in 1872, President Sarmiento had founded the Military Naval School at the expense of Sergeant Major of the Navy Clodomiro Urtubey. From that moment on, the School would be the base for other Navy agencies up to 1890, when the Navy General Staff was created.

In 1883, ordered by General Don Benjamín Victorica, the first Argentine nautical chart on bay Bahía de San Blas was published. By August 1881,

el estrecho que hoy lleva su nombre. Lenta fue la evolución de aquellas primitivas manifestaciones hidrográficas de nuestro litoral. Basta citar nombres como Loyola, Nodales, Olivares, Pando y otros como verdaderos pioneros y predecesores de nuestra cartografía náutica.

Hacia finales del siglo XVIII las actividades adquirieron un carácter más científico. Los trabajos de exploración y cartografía ejecutados durante las expediciones de Córdova, Malaspina, Gutiérrez de la Concha, Bauza y Oyarvide se reflejaron en las primeras cartas náuticas de la región.

En 1875 el Coronel de Marina Don José Murature edita la primera carta esférica del Río de la Plata, actualizando los trabajos pioneros de los marinos vasco-españoles Don Andrés Oyarvide y Benito Aispurúa, que hasta ese momento habían servido de guía.

Años antes, en 1872, el Presidente Sarmiento fundó la escuela Naval Militar a expensas del Sargento Mayor de Marina Clodomiro Urtubey, y a partir de aquí la Escuela serviría de base para el resto de las instituciones navales hasta 1890 cuando se crea el Estado Mayor General de la Marina.

En 1883, por orden del General Don Benjamín Victorica, se materializa la edición de la primera carta náutica argentina sobre la Bahía de San Blas. Poco antes, en agosto de 1881, el Observatorio Naval dependiente de esta oficina y Escuela Naval posibilitaron la participación argentina en el proyecto mundial de observación del pasaje del planeta Venus en 1882. Nuevamente, en el año 1883 estuvo en condiciones de calcular la hora y ajustar los cronógrafos con los buques de la escuadra con la misma precisión que los observatorios europeo. Ese mismo año Dardo Rocha funda el observatorio Astronómico de La Plata.

FAROSY BALIZAS

Ya consolidada la Oficina de Hidrografía Naval, el 25 de mayo de 1884 el Comodoro Lasserre de la División Expedicionaria del Atlántico instala el faro San Juan del Salvamento en la isla de los Estados, que es considerado el primer faro en tierra firme Argentina. Isla de los Estados es una extensión de Tierra del Fuego separada de esta por el estrecho de Le Maire. (Este primer faro

the Naval Observatory dependent on this agency, and both on the Navy School, made it possible for Argentina to take part in the world observation project of the passing of Venus in 1882. Again, in 1883, this observatory could calculate the time and adjust the chronographs with the ships of the squadron with the same accuracy as European observatories. The Astronomical Observatory of La Plata was founded by Dardo Rocha that same year.

LIGHTHOUSES AND BEACONS

With a consolidated Naval Hydrographic Office, Commodore Lasserre, from the South Atlantic Expeditionary Division, set up the lighthouse at San Juan del Salvamento on Isla de los Estados on May 25, 1884. This is considered to be the first lighthouse on solid ground in Argentina. Isla de los Estados is an extension of Tierra del Fuego separated from the main island by the Le Maire Strait. (This first Argentine lighthouse takes the leading role in Jules Verne's novel The Lighthouse at the End of the World.)

This initial landmark was followed by the setting up of light signals all along the Argentine coast – Río Negro lighthouse (1887), on the continental platform at the beginning; Punta Mogotes (1891); San Antonio (1892); Punta Médanos (1893); and the lighthouse on island Martín García on the Río de la Plata (1897). As from 1901, this office changed its name to Section of Hydrography, Lighthouses and Beacons.

STUDIES ON TIERRA DEL FUEGO AND ANTARCTICA IN THE LATE 1800S

As a basis to analyse the campaign on the Beagle Channel, Cook's and Malaspina's expeditions, both similar, were studied as well as their observations. Fitz Roy's on the Beagle was the last to be analysed and the most comprehensive, as we have mentioned. These works were the basis for the world cartography for the region. Argentina started with corrections and particular surveys, but everything changed with the work of Frigate Captain Juan Pablo Sáenz Valiente commanding the battleship ARA Almirante Brown. In 1889 and 1900, he explored the Fuegian channels between cape San Pio and Lapataia bay. He conducted the very significant hydrographic survey of the Beagle

argentino es protagonista de la novela de Julio Verne *El faro del Fin del Mundo*).

Este hito inicial fue coronado con la instalación de señales luminosas en toda la costa argentina; 1887 el Faro Río Negro, primero en la plataforma continental; 1891 Punta Mogotes; 1892 San Antonio; 1893 Punta Médanos y en 1897, en el Río de La Plata, el faro Isla Martín García. A partir de 1901 la oficina cambia su denominación a Sección de Hidrografía, Faros y Balizas.

ESTUDIOS EN TIERRA DEL FUEGO Y ANTARTIDA PARA FINES DEL 800.

Como un recurso de analizar la campaña en el *Beagle*, se han estudiado la de Cook y la de Malaspina pues ambas fueron similares en cuanto a la preparación y a las observaciones efectuadas, y se concluye con la del *Beagle* de Robert Fitz Roy, siendo esta la más completa como ya vimos. Sus trabajos fueron la base para toda la cartografía mundial de la región. Argentina comenzó con correcciones y levantamientos en particular, pero todo cambia a partir de la labor del Capitán de Fragata Juan Pablo Sáenz Valiente, al mando del acorazado *ARA Almirante Brown*. Entre 1899 y 1900 explora los canales fueguinos entre cabo San Pío y bahía Lapataia, realizando el importantísimo levantamiento hidrográfico del canal *Beagle* y de las islas Picton, Nueva y Lenox que precede las primeras exploraciones antárticas de envergadura, marcando un punto de inflexión en la actividad hidrográfica para la nación. En la Memoria que adjuntamos al pie de este anexo podemos apreciar los aspectos más salientes del meticuloso y prolijo estudio realizado en dicha campaña (ver recuadro X).

Con el antecedente del Séptimo Congreso Internacional de Geografía (Berlín, 1899), que une a las naciones en un interés científico común sobre la Antártida, Argentina instala en 1902 un observatorio meteorológico magnético y geodésico en el grupo de islas Año Nuevo, al norte de isla de los Estados. Esta experiencia permitió a nuestra nación, en el año 1904, erigir en el archipiélago de las Orcadas del Sur e isla Laurie el primer asiento permanente de un país sobre el continente antártico. En enero de

Channel and the islands Picton, Nueva, and Lenox that preceded the first important Antarctic explorations and his work marked a turning point in the hydrographic activity of the country. In the Memory included at the end of this annex, we can appreciate the more relevant aspects of the meticulous and neat study carried out in that campaign (see).

With the Seventh International Geographical Congress (which assembled nations with a common scientific interest in Antarctica) celebrated in Berlin in 1899 as background, Argentina set up a meteorological, magnetic and geodesic observatory on the group of islands Año Nuevo, north of Isla de los Estados. This experience allowed our country to set up the first permanent base of a country on the Antarctic Continent on the archipelago of the South Orkneys and Laurie Island in 1904. In January 1905, the old corvette ARA Uruguay carried out the first survey on Laurie island. Back in 1903, this ship under the command of Lieutenant Julián Irizar (also Director of the hydrographic agency between 1895 and 1896) rescued the Swedish scientific expedition under Dr. Otto Nordenskjöld.

NEW SURVEYS ALL OVER ARGENTINA

Between 1904 and 1906, the first comprehensive survey of the Río de la Plata was conducted with the participation of all minor units of the Navy. This operation was in charge of the now Rear Admiral Juan Pablo Sáenz Valiente, who led the final consolidation of the new Division of Hydrography, Lighthouses and Beacons. In 1906, Sáenz Valiente was appointed Director of this agency.

Under the direction of Naval Captain Pedro Gully, the first completely national version of the Derrotero Argentino (Argentine Pilot Book) is published in 1900. In 1921, Argentina became founding member of the International Hydrographic Bureau, administrative body of the International Hydrographic Organization based in Monaco. This organization celebrated its first meeting in Montecarlo in 1937 with the presence of Frigate Captain Raúl Aliaga, Director of the Division above mentioned (1936-1938).

In 1923, during the presidency of Marcelo T. de Alvear, and the direction of Naval Captain Ricardo Ugarriza, the Standard Time was adopted for Ar-

1905 la veterana corbeta *ARA Uruguay* lleva a cabo el primer relevamiento de Isla Laurie. Anteriormente, en 1903, este buque al mando del Teniente de Navío Julián Irizar (por lo demás director de esta oficina entre 1895 y 1896) rescata la expedición científica sueca, dirigida por el Dr. Otto Nordenskjöld.

CONTINÚAN LOS RELEVAMIENTOS POR EL RESTO DE LA ARGENTINA.

Entre 1904 y 1906 se realiza el primer relevamiento integral del Río de la Plata, donde participan todas las unidades menores de la Armada. Esta operación estuvo a cargo del ya Contralmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, que llevó a la definitiva consolidación de la nueva División Hidrografía, Faros y Balizas. En 1906 Sáenz Valiente fue nombrado director de la oficina.

Bajo la dirección del Capitán de Navío Pedro Gully, en 1900 se publica la primera versión totalmente nacional del *Derrotero Argentino*. En 1921 el país es miembro fundador del Bureau Hidrográfico Internacional, con sede en Mónaco, órgano administrativo de la Organización Hidrográfica Internacional. Esta entidad celebra en Montecarlo su primera reunión en 1937 con la presencia del Director Capitán de Fragata Raúl Aliaga (1936-1938).

En 1923, durante la presidencia de Marcelo T de Alvear y la dirección institucional del Capitán de Navío Ricardo Ugarriza, se adopta la hora oficial y legal para la nación, a cargo del Observatorio del Ministerio de Marina.

Otros descendientes de vascos directores de la institución fueron; CN Joaquín Arnaut (1927-1928); CN Jorge Godoy (1934); CF Domingo Asconape (1936); CF Pedro Insussary (1943); Contralmirante Iván Barcena Feijoo (1955).

En noviembre de 1954 se incorpora el Rompehielos *ARA Gral. San Martín*, primero en América, que permite una mayor penetración en el casco polar antártico. Posteriormente el buque oceanográfico *ARA Capitán Cánepa* se transforma en la primera unidad naval en el mundo con un pozo oceanográfico en su casco.

En febrero de 1957 la oficina pasa a denominarse Servicio de Hidrografía Naval, y se instala

gentina under the control of the Observatory of the Navy Ministry.

Other Basque descendant directors of the Division were Naval Captain Joaquín Arnaut (1927-1928), Naval Captain Jorge Godoy (1934), Frigate Captain Domingo Asconape (1936), Frigate Captain Pedro Insussary (1943), Rear Admiral Iván Barcena Feijóo (1955).

In November 1954, the Icebreaker ARA Gral. San Martín, first icebreaker in America, was acquired and enabled deeper penetration in the Antarctic polar region. Later, the oceanographic ship ARA Capitán Cánepa became the first naval unit in the world equipped with an oceanographic well in her hull.

In February 1957, this agency changed its name to Naval Hydrographic Service and moved to its present location on Avda. Montes de Oca 2124 with the addition of "Vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente" to its name.

Under the direction of Frigate Captain José María Guzmán, the first aerophotogrametric survey campaign was conducted over Antarctica under the name Aerophotogrametric Survey of the Antarctic Area (Relevamiento Aerofotogramétrico Zona Antártica, RAZA) between 1958 and 1959. The information obtained was used to prepare 22 nautical charts, a task which was acknowledged even by the House of Commons in the United Kingdom as highly useful and significant.

Nowadays, this Service operates in the areas of hydrography, meteorology, oceanography, and nautical safety, buoying, observatory, graphic arts, and it also includes a National Technical Commission on the Continental Platform Exterior Limit. Every one of these areas has its own department and operative subdivisions, interacting with tens of international agencies all over the world and preparing many publications every year.

en su actual sede en Av. Montes de Oca 2124, ciudad de Buenos Aires, llevando el nombre “Vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente”.

Bajo la dirección de CF José María Guzmán, entre 1958 y 1959 se lleva adelante la primer campaña de relevamiento aerofotogramétrico en la Antártida, denominada operación RAZA (Relevamiento Aerofotogramétrico Zona Antártica). Estos datos se utilizaron para confeccionar 22 cartas náuticas, tarea que incluso fue reconocida por la Cámara de los Comunes del Reino Unido como de gran utilidad e importancia.

Actualmente el Servicio opera en las áreas de hidrografía; meteorología; oceanografía y seguridad náutica; Balizamiento; Observatorio; Artes Gráficas y una Comisión Técnica Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental. Cada una de estas áreas cuenta con su propio departamento y subdivisiones operativas, interactúa con decenas de organismos internacionales y elabora numerosas publicaciones específicas por año.



Biografía de Juan Pablo Sáenz Valiente

Almirante Juan Pablo Sáenz Valiente (Buenos Aires, 1861-Buenos Aires, 1925) ingresó a la Escuela Naval a los 17 años, iniciando su carrera como oficial de marina en 1883. Participó en la importante expedición del comodoro Lasserre, con la División Expedicionaria del Atlántico Sur, recorriendo la zona del canal Beagle. Realizó difíciles tareas hidrográficas en el sur de nuestro país, y de regreso a Buenos Aires se desempeñó como profesor de máquinas de vapor en la Escuela Naval. En 1885 realizó la campaña al Chaco por el río Teuco, y luego fue enviado a Europa a buscar el crucero *Patagonia* que estaba siendo construido en Trieste. Ocupó importantes cargos en tierra y en diferentes naves. En 1897 fue ascendido a Capitán de Fragata y se hizo cargo del comando del acorazado *Almirante Brown* con el que realizó el importantísimo levantamiento hidrográfico del Beagle y de las islas Picton, Nueva y Lennox. Esta tarea le valió el reconocimiento de sus pares y el nombramiento como director de la Comisión de Estudios Hidrográficos del Río de la Plata y Jefe de la Dirección de Hidrografía, Faros y Balizas. En 1901 fue nombrado comandante del crucero *Buenos Aires*, con el que realizó una invaluable tarea científica (hidrográfica, cartográfica y naturalística) en el Río de la Plata. En 1906 fue nombrado Jefe del Estado Mayor del Ministerio de Marina, siendo tres años más tarde Ministro de dicha cartera bajo el gobierno de Figueroa Alcorta, continuando en el cargo en las presidencias de Roque Sáenz Peña y Victorino de la Plaza. Durante su ministerio la Armada alcanzó un enorme poderío, el primero en Latinoamérica y el octavo en el orden mundial. Tras ser ascendido al grado de Vicealmirante pasó a retiro en 1915, pero continuó siendo una figura rectora en la Marina. En reconocimiento a su capacidad se le asignó su nombre al Servicio de Hidrografía Naval.

Biography of Juan Pablo Sáenz Valiente.

Admiral Juan Pablo Sáenz Valiente (Buenos Aires, 1861-Buenos Aires, 1925) joined the Naval School at the age of 17. He started his career as Navy officer in 1883. He took part in the important expedition led by Commodore Lasserre with the South Atlantic Expeditionary Division and sailed in the area of the Beagle Channel. He carried out difficult hydrographic tasks in the south of our country and, back in Buenos Aires, he was a professor teaching on steam machines at the Naval School. In 1885, he joined the Chaco campaign along the river Teuco and then he was sent to Europe to fetch the cruiser *Patagonia* that was under construction in Trieste. He occupied important positions both on land and on different ships. In 1897, he was promoted to frigate captain and took charge of the command of the battleship *Almirante Brown*, with which he made a very important hydrographic survey of the Beagle and islands Picton, Nueva, and Lennox. For this task, he gained the acknowledgement of his peers and the appointment as Director of the Commission on Hydrographic Studies of the Río de la Plata and Director of the Division of Hydrography, Lighthouses and Beacons. In 1901, he was appointed commander of the cruiser *Buenos Aires* with which he conducted an invaluable scientific work (hydrographic, cartographic, and naturalistic) on the Río de la Plata. In 1906, he was named Chief of the General Staff of the Navy Ministry. Three years later, he became Minister of that ministry under president Figueroa Alcorta's administration and he continued in that position during Roque Sáenz Peña's and Victorino de la Plaza's administrations. During his period, the Navy became very powerful, the first in Latin America, and the eighth at the international level. After being promoted to Vice Admiral, he retired in 1915, but continued to be a guiding figure in the Navy. The Naval Hydrographic Service was named after him in acknowledgement to his expertise.

ANEXO 5 / ANNEX 5
 MEMORIA DE LA EXPEDICIÓN DEL
 “ALMIRANTE BROWN” (1899-1900)
 MEMORY OF THE WORKS BY THE
 “ALMIRANTE BROWN” (1899-1900)



**MEMORIA DE LOS TRABAJOS
 REALIZADOS POR EL ACORAZADO
 ALMIRANTE BROWN AL MANDO
 DEL C.F. SAÉNZ VALIENTE ENTRE
 1899 Y 1900.**

OPERACIONES EFECTUADAS:

Triangulación general comprendida entre la línea divisoria de la República de Chile y un punto situado tres millas al oeste de cabo San Pío, que aunque está fuera del límite que me marcan las instrucciones, lo he creído necesario para encontrar la razón de la disparidad en la posición relativa de los puntos dados por marcaciones a este cabo y las tierras adyacentes.

La determinación de 48 posiciones geográficas correspondientes a los vértices de la triangulación general.

Relevamiento completo, minucioso y detallado de ambas costas del canal Beagle, comprendido entre el límite con Chile y el meridiano que pasa por puerto Toro (al SE de la isla Navarino). Relevamiento de todas las islas del archipiélago Willie, Bridges, Gable y del grupo de las Bécasses y Snipe.

Situación de 5.000 sondajes con anotaciones suficientes para interpolar un mayor número.

*MEMORY OF THE WORKS CARRIED
 OUT BY THE BATTLESHIP
 ALMIRANTE BROWN UNDER
 FRIGATE CAPTAIN SAÉNZ VALIENTE
 BETWEEN 1899 AND 1900*

OPERATIONS CONDUCTED

General triangulation comprised between the dividing line of the Republic of Chile and a site located three miles west of cape San Pío. Despite this is outside the limit given by my instructions, I think this is necessary to find the reason of the disparity of the relative position of the points indicated by bearings to this Cape and adjacent land.¹

The determination of 48 geographical positions corresponding to the vertices of the general triangulation.

Complete, thorough and detailed survey of both margins of the Beagle Channel, comprised between the limit with Chile and the meridian across harbor Puerto Toro (SE of Navarino Island). Survey of every island of the archipelago – Willie, Bridges, Gable, the group of the Bécasses, and Snipe.

Situation of 5,000 soundings with enough annotations to interpolate a larger number.

Tide table with ongoing annotations for six lunar periods.

Planilla de mareas con anotaciones continuas durante seis períodos lunares.

Curvas y planillas de observaciones magnéticas de 30 en 30 minutos para la determinación de intensidades del campo magnético terrestre y sus variaciones diarias y anual.

Topografía total de las costas comprendidas entre el meridiano del límite y el que pasa por cabo San Pío, formando un total de 177 placas fotográficas útiles.

Planillas horarias de observaciones meteorológicas en el período de 165 días sin interrupción.

COLECCIONES

No teniendo la Comisión un naturalista profesional, fue necesario improvisarlo y se decidió confiar en el Cirujano Dr. Montel y el farmacéutico Vanzzetti. Ellos ayudados por las comisiones lograron coleccionar un número crecido de ejemplares en su mayor parte del reino animal, los cuales numerados y consignado el lugar donde se habían recogido fueron entregados en Buenos Aires al Sr. Director del Museo Dr. Carlos Berg a fin de clasificarlos.

Con el mismo objeto se entregaron al Dr. Holmergg los ejemplares del reino animal y vegetal recogidos, notándose un pelícano que parece pertenecer a una nueva especie no clasificada aun. Ciertamente es también que los habitantes del canal Beagle, incluso los aborígenes, declaraban no haber visto jamás un espécimen semejante.

Tierra del Fuego tiene una fauna numerosa y bastante variada y muy especialmente las aguas de sus canales donde podrían abastecerse varios establecimientos industriales y florecer, ya sea extrayendo aceite y esperma de los enormes cetáceos que pululan en los canales en los meses de verano o implantando la explotación de una especie de sardina que afluye a los canales en la misma estación de cardúmenes inmensos o en preparaciones y conservas de centollas, langostinos y la extraordinaria variedad de mariscos que en todas partes están al alcance de la mano y en cantidades inagotables.

ETNOLOGÍA

(Nota del Autor: son interesantes las observaciones de ese momento, al menos como curiosidad).

Curves and magnetic observation charts with 30-minute intervals to determine the intensity of the Earth's magnetic field and its daily and annual variations.

Complete topography of the coasts between the meridian of the limit and the meridian crossing cape San Pío, made up of a total of 177 useful photo plates.

Time charts with meteorological observations in a period of 165 running days.

COLLECTIONS

As the Commission had no professional naturalist available, they decided to improvise and rely on the surgeon Dr. Montel and the pharmacist Vanzzetti. They worked with the help of the commissions and managed to obtain a large number of specimens, most of them from the fauna which, numbered and with the place of origin recorded were delivered in Buenos Aires to the Director of the Natural Sciences Museum, Dr. Carlos Berg, for their classification.

With the same purpose they handed Dr. Holmergg the flora and fauna specimens collected, among which there is a notorious pelican that apparently belongs to a new unclassified species. The truth is that the inhabitants of the Beagle Channel, even the natives, claimed they had not seen such a bird before.

Tierra del Fuego has a rich and varied fauna, especially in the channels waters, where several industrial establishments could settle down and thrive, either extracting oil or sperm from the huge cetacean that swarm in the channels in the summer, or exploiting a species of sardine that abounds in the channels in the same season with large schools, or processing canned king crab, prawn and the extraordinary range of seafood which is handy in inexhaustible quantities.

ETHNOLOGY

Author's note: observations of that period are interesting, at least as a curiosity.

The native population of the Beagle Channel has disappeared almost completely. I estimate there are no more than a hundred families today, most of them inhabiting the eastern tip of Hoste Island. Their extinction can't be too far away, as the ones left are affected by many diseases which, added to the degeneration produced by the climate, their habits and poor food, lead them quickly to death. So the existing Yagan can only be useful as live specimens for

La población indígena del canal Beagle ha desaparecido casi por completo; estimo que no existen hoy más de un centenar de familias, las cuales en su mayor parte habitan el extremo oriental de isla Hoste. Su fin no puede estar muy distante, pues los que quedan están castigados por todas las enfermedades, las que unidas a la degeneración producida por el clima, las costumbres y los alimentos imperfectos caminan rápidamente a la muerte. Así pues que los “yaganes” existentes sólo pueden servir como ejemplares vivos de estudio de la etnología “fueguina”. Es una raza acabada sin mérito de interés para nadie que no sea un etnólogo y aun para estos también han desmerecido mucho por cuanto la civilización o mejor dicho el roce con los blancos les ha cambiado mucho su carácter típico de origen digno de estudio.

El “ona” mantiene todavía debido a su azarosa existencia su constitución primitiva y es posible fundar la esperanza de sacar de esa raza fuerte y viril provecho para la civilización y progreso del territorio, si las autoridades encargadas de proteger y garantizar derechos de todos sus habitantes, lo efectúan incluyendo sus derechos.

Las religiones de estas dos razas difieren completamente aunque sean los mismos elementos los sujetos de su adoración.

Lo más importante y por eso lo consigno se refiere al génesis fueguino mantenido por la tradición ona y que a mi juicio confirma la opinión del célebre etnólogo Weddell sobre el origen hebreo de estas razas que por no citarlo en su estudio al respecto, me hace presumir que no ha tenido conocimiento de ella.

Los onas, pues, remontan su tradición a la época diluviana, la cual según ellos se produjo como un castigo que el Sol y la Luna les enviaron, anunciándoles previamente por medio del planeta Marte —en ona. Kuangeper— que quiere decir “carne colorada” enojados por sus maldades y sus continuas guerras.

El retiro del Sol y la Luna trajo como consecuencia que el cielo se cubriera de nubes y estas descargaran sobre el continente que era llano, fértil y fecundo en todo sentido, una lluvia copiosa que cubrió las aguas de la Tierra e hizo

the study of “Fuegian” ethnology. This is a finished race without any interest for anybody except ethnologists. And even for these, the natives have lost interest because civilization, or rather contact with the white man, has greatly changed their typical nature, which would be worth studying.

Due to their eventful lives, the Ona natives still keep their primitive constitution and there is hope that this strong manly race can be beneficial for the civilization and progress of this territory, if authorities in charge of protecting and ensuring the rights of all its inhabitants include these natives’ rights.

The religions of these two races are completely different though they worship the same elements.

The most important aspect, and that’s why I mention it, refers to the Fuegian genesis that the Ona tradition maintains. I believe this confirms the opinion of the celebrated ethnologist Weddell about the Hebrew origin of these races that, as it is not mentioned by this author in his study about this topic, I assume he has not learnt about this tradition.

The Onas, then, date back their tradition to diluvian times, which they claim were caused as a punishment sent by the Sun and the Moon, which was heralded through the planet Mars (Kuangeper in Ona language and meaning “red meat”), who were angry because of their evil deeds and constant wars.

As the Sun and the Moon withdrew, the sky was covered with clouds and these poured on the plain, fertile and fecund continent a heavy rain that covered the waters of the Earth and made the sea overflow, so the disaster was complete and nobody could survive.

When the cataclysm was over and waters descended, Kuangeper returned to the earth and deposited on the northern mountains, which emerged from under the waters, two pieces of land, one black and the other red. Heated by the rising sun, these pieces became man and woman, respectively, but they were already cursed and subject to all hardships that afflict the present Onas, who are condemned to suffer the rigors of snow that was previously unknown and the loss of their plains that had been changed for mountains.

This tradition is very similar to the Biblical genesis and it would be very strange not to have the same origin. In this case, Weddell supports this hypothesis when he assumes that the Fuegian languages have many Hebrew roots.

salir de madre al mar, con lo que el desastre fue completo y nadie pudo salvarse.

Cuando el cataclismo pasó y descendieron las aguas volvió Kuangeper a la Tierra y depositó en las montañas del Norte, surgidas las primeras por debajo de las aguas, dos pedazos de tierra, uno negro y otro colorado, de los cuales calentados por el sol naciente, salieron respectivamente el hombre y la mujer pero ya malditos y sujetos a todas las penalidades que afligen al ona actual y condenados a sufrir el rigor de las nieves que antes no conocían y la pérdida de sus llanuras, que se habían trocado por las montañas actuales.

Tal tradición contiene mucha semejanza con el génesis bíblico y sería muy rara coincidencia que no tuviera un mismo origen, y en este caso Weddell afirma la hipótesis cuando pretende que las lenguas fueguinas tienen muchas raíces hebreas.

A MODO DE CONCLUSIÓN

por C.N. Ricardo Hermelo (2009)

El levantamiento de de esta extraordinaria campaña del canal Beagle continúa incólume. Luego de más de cien años brinda al navegante la información completa y seguridad en la navegación. Ha sido verificada por el SHIN su exactitud, y si bien han surgido pequeñas diferencias, estas no son mayores. La aparición del sistema global de posicionamiento GPS, liberado después de septiembre de 2001, permite con muy ligeras correcciones que se indican en las cartas en vigor, navegar con GPS y cualquier navegante puede comprobar la bondad de la cartografía. Se han efectuado correcciones al *Derrotero* y a algunos topónimos; se han actualizado algunos consejos para el navegante, como el de la navegación con mal tiempo en el cruce del cabo de Hornos a la Antártida, pero sin cambiar sustancialmente el trabajo de Sáenz Valiente. Llama la atención el mérito y la precisión en una época en la que los instrumentos eran antiguos pero confiables.

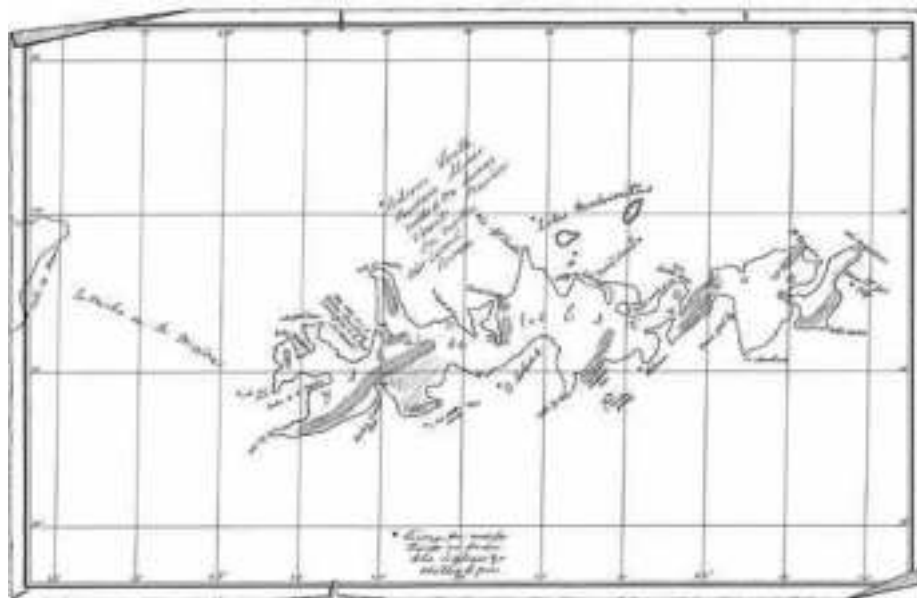
CONCLUSIONS

By Navy Captain Ricardo Hermelo (2009)

The survey conducted by this extraordinary campaign on the Beagle Channel remains unharmed. Over a hundred years later, this survey provides seamen with complete information and safety for sailing. Its accuracy has been verified by the Naval Hydrographic Service (Servicio de Hidrografía Naval, SHN) and, though slight differences were detected, they are minor. The arrival of the global positioning system (GPS), released after September 2001, allows navigation with the GPS (with very subtle corrections indicated on charts in force) and any seaman can verify the reliability of cartography. Corrections in the Pilot Book and some toponyms have been introduced. Some tips for seafarers have been updated, such as sailing in bad weather when crossing from Cape Horn to Antarctica, but there are no substantial changes to the work of Sáenz Valiente. It is worth noting the merit in the accuracy obtained at a time when instruments were old but reliable.

ANEXO 6 / ANNEX 6

LUIS VERNET




Luis Vernet, mientras estuvo en las islas Malvinas, realizó varias expediciones para cazar lobos marinos y en búsqueda de madera. Todos los marinos de aquella época (como muchos lo siguen haciendo actualmente), realizaban sus observaciones geográficas que asentaban sobre papel, ya sea en cartas náuticas o elaboraban las propias. En el caso de Luis Vernet podemos encontrar varias de las islas Malvinas y al menos dos de la Isla de los Estados. Es interesante observar los topónimos que aplicaba a los accidentes geográficos y los años en que realizó las expediciones (1828 a 1831). También tiene marcados los desembarcaderos, refugios de madera, y algunos nombres evidentemente puestos para confundir, como el “Cabo de Hornos” a la costa de Tierra del Fuego sobre el *Le Maire*. No figura la casa que hizo construir por los hermanos Brooks; ellos enviaban madera y aceite de lobo a las islas Malvinas. Los restos de las construcciones de piedra permanecían al menos hasta 2007, cuando realizamos la última inspección. Este mapa fue realizado por Roque Zambelli en base a los originales que están muy deteriorados en el Archivo General de la Nación.

*While living on the Malvinas Islands, Luis Vernet went on several sea lion hunting expeditions and searched for wood. Any mariners at that time (and many still do it nowadays) conducted their own geographical observations and recorded them on paper, either on existing nautical charts or making their own charts. As for Luis Vernet, he made several charts on the Malvinas Islands and at least two on Isla de los Estados. The toponyms he used for geographical features and the years of his expeditions (1828 - 1831) are interesting aspects. In his charts, Vernet also included landing places, wooden shelters, and some names are obviously used on purpose to mislead the reader. Such is the case of “Cape Horn” on the coast of Tierra del Fuego on the *Le Maire*. There is no indication of the house Vernet had the Brooks brothers built. They used to send wood and sealion oil to the Malvinas Islands. The remains of the stone buildings were still there in 2007, when we made our last inspection. This map was made by Roque Zambelli based on the original, which is very damaged and kept in the Archivo General de la Nación (National General Archive).*



Estas fotos tomadas en la Isla de los Estados pertenecen a una edificación realizada con piedras. Se trata de dos habitaciones. Aparentemente se trata de la construcción que realizaron los hermanos Brooks en Basic Hall (1828). Ellos trabajaban para Luis Vernet preparando embarques de troncos para enviar a las islas Malvinas. También cazaban lobos marinos. Muy próximo a esta bahía se encuentra la base del horno para derretir grasa, también realizada con piedras. En la foto Diego Goñi y Jorge May (de izquierda a derecha) en uno de los viajes con el Ice Lady Patagonia en el 2003.

 These photos taken on Isla de los Estados (Staten Land) show a construction built with stone. There are two rooms. Apparently, it was built by the Brooks brothers at Basic Hall (1828). They used to work for Luis Vernet preparing log shipments to send to Malvinas islands. They also hunted sea lions. Very near this bay, we find the base of the furnace used to melt fat, also made with stones. Diego Goñi and Jorge May (from left to right) during one of the voyages of the Ice Lady Patagonia in 2003.

ANEXO 7 / ANNEX 7 HOORN



La ciudad y puerto de Hoorn fue, durante dos siglos, la sede principal de la Compañía de las Indias Orientales (VOC). También en ella funcionó la Compañía de las Indias Occidentales. Junto al puerto existió un importante astillero donde se construyeron grandes barcos para el comercio con oriente. También contaban con numerosos depósitos de mercadería. Los más importantes estaban casi en el centro de la ciudad para poder defenderlos mejor en caso de un ataque de alguna nación enemiga, como ser España o Gran Bretaña.

Además de los comerciantes socios de las empresas, en Hoorn se reunía el Consejo con representantes de las ciudades del norte de Holanda. Estos eran el representante del obispo de Utrecht, y de las ciudades de Edam, Medemblik, Hoorn, Alkmaar, Enkhuizen, Monickendam y Pumerend. En el frente del edificio del Consejo se pueden ver los escudos de armas de estas ciudades: el principal es el escudo de armas de Orange Nassau.

Por otra parte, además de la actividad comercial, en la ciudad se reunía cantidad de información que aportaban los marinos cada vez que regresaban

For two centuries, the East Indies Company (VOC) had its headquarters in the port city of Hoorn. The West Indies Company was also based there. Next to the port, there used to be an important shipyard where great ships for trade with the East were built. There were also many merchandise warehouses. The most important were practically downtown in order to facilitate their defense in case of an attack from an enemy nation, such as Spain or Great Britain.

Apart from the merchant partners of the companies, the Council gathering representatives from the northern cities of Holland met in Hoorn. They were the representatives of the Utrecht bishop and the cities of Edam, Medemblik, Hoorn, Alkmaar, Enkhuizen, Monickendam, and Pumerend. The facade of the Council building shows the coat of arms of these cities: the most important being the coat of arms of Orange Nassau.

On the other hand, apart from trade activities, Hoorn received lots of information from seamen back from voyages. They brought cartographic knowledge that was later processed in secret directly by the director of the company. They also brought furniture and clothing curiosities, exotic animals, and medicinal knowledge and medicines from other regions.

de algún viaje. Ésta era tanto de conocimientos cartográficos que luego procesaba, a escondidas, directamente el director de la compañía, como de curiosidades de mobiliario, vestimenta, animales exóticos y conocimientos de medicina y remedios de otras regiones.

La actividad en Hoorn fue muy intensa. El 65% de la población activa trabajaba para la VOC o en actividades complementarias a la empresa. Promediando el siglo XVIII la actividad se concentró en Ámsterdam.

En un principio los barcos utilizados eran urcas (casco en tingladillo con la proa y la popa redondeadas) no muy grandes. El Ámsterdam fue uno de los más grandes construidos hacia mediados del 1700.

Hoorn used to be a very active city. The VOC employed 65% of the active population either directly or indirectly. Halfway through the 13th century, activities moved to Amsterdam.

At the beginning, they used rather small doggers (clinkerbuilt hull with rounded bow and prow). The Amsterdam was one of the largest built around the mid 1700.





Depósito de especies de la VOC en el centro de la ciudad.
Emblema de la VOC en la fachada del depósito de especies.

*VOC's species warehouse downtown. VOC's emblem on the
façade of the species warehouse.*



Detalle del friso de la batalla de 1573.
En las fachadas de tres casas hay frisos que muestran la batalla naval sucedida en 1573, en la que España asedia la costa holandesa y termina vencida.

*Detail of the frieze depicting the 1573 battle.
The friezes on the façades of three houses depict the naval battle that took place in 1573, where Spain besieged the Dutch coasts and ended up defeated.*

El "Amsterdam". Un East Indianner de la VOC, típico de la última mitad del siglo XVIII. Reconstrucción realizada entre 1990 y 2004.

The Amsterdam. A VOC's East Indiaman, typical in the second half of the 18th century. Reconstruction performed between 1990 and 2004.

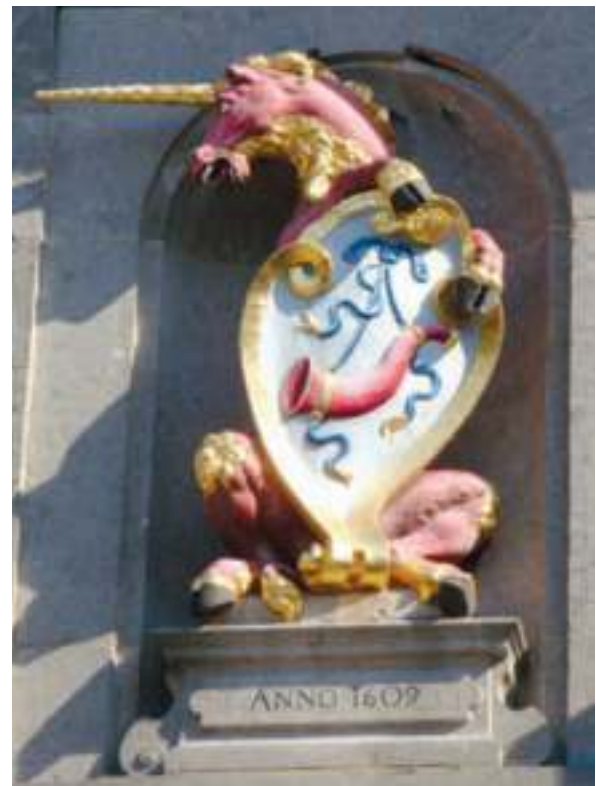






Puerto de Hoorn. De este puerto salió la urca "Hoorn" para reunirse con el "Enderacht" en Texel y cargar agua potable. Esta expedición de Schouten y Le Maire (1615) partió en búsqueda de otro paso a Oriente descubriendo Kaap Hoorn (Cabo de Hornos).

The Port of Hoorn. The dogger Hoorn set sail from this port to meet with the Enderacht in Texel and load drinking water. This expedition headed by Schouten and Le Maire (1615) set sail in search for another passage to the East and they discovered Kaap Hoorn (Cape Horn).





▼ Cámara de oficiales.
Officers' chamber.

▲ Carpintería y litera del carpintero.
Carpenter's workshop and carpenter's berth.





▼ Bodega principal.
Main hold.

▲ Cocina.
Cookroom.



ANEXO 8 / ANNEX 8
 SEVILLA Y PILOTO MAYOR
 SEVILLE AND THE PILOT MAJOR



Como ya vimos, el primer Piloto Mayor fue Américo Vespucio, nombrado en 1508, y luego de su muerte le sucedió Díaz de Solís (1512-1516), que murió en el Río de la Plata. Su sucesor fue Sebastian Caboto. Como vemos, estos Pilotos Mayores tenían una gran experiencia y era usual que dejaran el cargo por un tiempo y se dedicaran a explorar. La Casa de Contratación en Sevilla era la que otorgaba las licencias de Piloto, pero ya en 1527 comenzaron a imponerse muchas restricciones, como ser no darles licencia los extranjeros. Se debía tener un mínimo de 6 años de navegación por las Indias y haber estado en Cuba, Nueva España y en otras islas españolas; es decir, se buscaba experiencia. Los cambios se fueron acentuando y, en 1591, una ordenanza estableció que el mando de una división o escuadra de la carrera de las indias o la flota de Nueva España debía estar en un Piloto Mayor al igual que las Naves Almirantas. En 1607 se crea un colegio

As we already mentioned, the first Pilot Major was Amerigo Vespucci, appointed in 1508. After his death, he was followed by Díaz de Solís (1512-1516), who died in the Río de la Plata. Sebastian Gaboto was his successor. As we can see, these Pilots Major were very experienced and they usually left their position for some time to engage in explorations. The Casa de Contratación (House of Trade) in Seville granted Pilot licenses but, by 1527, many eligibility requirements were imposed, such as that foreigners could no longer get a license. Candidates should have at least 6 years of experience sailing around the Indies and should have been to Cuba, New Spain, and other Spanish islands – expertise was required. These changes consolidated and, in 1591, an ordinance established that an Indies division or squadron or the fleet of New Spain should be under the command of a Pilot Major, the same as the ships Naves Almirantas. In 1607, a seamen's orphan school was created. Children were trained in navigation and this institution served as the basis for



Archivo General de Indias. Casa de Contrataciones.

The General Archive of the Indies. Contracting House.

para huérfanos de marinos en el cual se impartían conocimientos náuticos y fue base para la escuela de pilotaje. En ese momento, la formación y las licencias de pilotos eran consideradas estratégicas dado que España y Portugal por el momento tenían el dominio del conocimiento del mar. Las otras naciones intentaban por todos los medios de apoderarse de dichos secretos y conocimientos.

En 1659 se constituye la Universidad de Mareantes y es justamente en el edificio de esta institución donde se encuentra el monumento al Piloto Mayor. De esta casa de altos estudios

the pilotage school. At that time, pilot training and licenses were treated as strategic as Spain and Portugal were in domain of the seas. Other nations struggled to get hold of their secrets and expertise.

The navigators training college Universidad de Mareantes was established in 1659. The monument to the Pilot Major was erected in its building. The school Colegio San Telmo, with 270 students, was a dependency of this university. Young prospective pilots attended this school and, after a four-year course of studies, they staffed the ships of the fleet known as Carrera de Indias.



Piloto Mayor.

Pilot Major.

dependía el Colegio San Telmo, que tenía una capacidad de 270 alumnos. A él ingresaban jóvenes con intención de ser pilotos y egresaban después de cuatro años de estudio, con lo cual se dotaba de pilotos a los barcos de la “Carrera de Indias”.

Es importante rescatar la Escuela de Sagres (Portugal), fundada por Enrique el Navegante. Éste dedicó gran parte de su vida a las exploraciones y, lo que es más importante, alentó a las investigaciones científicas en materia de náutica. Grandes adelantos se dieron como el timón de codaste reemplazando la espadilla del Mediterráneo; el desarrollo de embarcaciones como la “carabela”, pequeña y muy maniobrable que permitió las grandes expediciones; y luego la “nao”, el buque de carga copiado por el resto de las naciones. En Sagres reunió a sabios astrónomos, cartógrafos, navegantes, marinos y hombres conocedores en cuestiones náuticas. Desde este lugar enviaba las instrucciones al puerto de Lagos en el Algarve.

The school of navigation in Sagres (Portugal), founded by Henry the Navigator, is also worth noting. He devoted most of his life to explorations and, what’s most important, he encouraged nautical scientific research. The sternpost rudder was a breakthrough that replaced the Mediterranean steering oar. The development of vessels such as the “caravel,” small and maneuverable, facilitated long expeditions. Then came the “carrack,” a cargo ship all other nations copied. In Sagres, Henry gathered learned astronomers, cartographers, navigators, seamen, and men with nautical expertise. From this place, he used to send instructions to the port of Lagos in the Algarve. In his court, Henry set up a complete news and information system (espionage) and an extensive interpreting service. He used colonization methods such as trading posts, donations, companies and monopolies that would be very successful. This was undoubtedly the center of nautical development, comprising astronomical navigation, cartography, and shipbuilding. The maritime traditions of the North Sea



Torre de Oro.

Gold Tower.

En su corte estableció un completo sistema de información y búsqueda de noticias (espionaje), así como un amplio servicio de intérpretes y empleó métodos de colonización tales como la factoría, la donación, la compañía y el monopolio, que darían muy buenos frutos. Sin lugar a dudas fue el centro del desarrollo náutico, sea navegación astronómica, cartografía o construcción naval. En Portugal confluyeron la tradición naval del Mar del Norte y la del Mediterráneo. España se sirvió de sus navegantes y conocimientos adquiridos en las exploraciones de África. Luego lo hizo Holanda y Gran Bretaña.

Sevilla, sobre el río Guadalquivir, tuvo mucha importancia en la náutica. La Torre del Oro formaba parte de la defensa del puerto interior y de la ciudad. Hasta una cadena cruzaba el río para impedir el ingreso de barcos. La idea de estar alejada del mar era para no sufrir ataques de flotas enemigas. La leyenda cuenta que a esta torre llegaban los barcos cargados de oro del Nuevo Mundo.

and the Mediterranean converged in Portugal. Spain took advantage of these navigators and the knowledge acquired in explorations around Africa. Later the Dutch and the British followed suit.

Seville, on the banks of the river Guadalquivir, was an important nautical center. The Torre del Oro (Gold Tower) was part of the defense of the interior port and the city. Even a chain across the river was used to prevent ships from sailing up the river. This city was far from the sea to avoid the attack of enemy fleets. The legend says ships loaded with gold from the New World arrived at this tower.