

EL PASAJE DE HOCES

por ERNESTO REGUERA SIERRA
de la Academia Argentina de Geografía
y del Instituto Geográfico Militar Argentino

Las aguas que separan a la América de la Antártida, fueron avistadas, por primera vez, por el español Francisco de Hoces, marino de la expedición hispana de fray García Jofré de Loaysa (1525-1526), la que, bordeando el continente colombino, por su lado meridional-oriental, alcanza el septentrión de Tierra del Fuego, donde una tempestad obliga al barco que mandaba Hoces, el «San Lesmes», a dirigirse hacia el SE. de esa gran isla, poniendo fin a esta desviación por los 55° S., pareciéndoles a los nautas que era aquí *acabamiento de tierra* (febrero de 1526); lo que significa que habían sobrepasado el confín austral de América. Son muchos los tratadistas de renombre que conceptúan que llegaron al cabo de Hornos. Al respecto, merece especial mención el hecho de que, en 1823, el geógrafo del rey de Inglaterra, J. Wild, da a conocer la cuarta edición del mapa de Sudamérica («Colombia Prima of South América»), preparado por su antecesor, Guillermo Fader en 1820, en el que se lee junto al cabo de Hornos, que se cree que éste fue visto por Francisco de Hoces, en 1526; nada dice de Drake, sobre este particular. Lo indudable es que, dichos navegantes, habían estado en el mal llamado «Pasaje de Drake». Para que un patronímico territorial sea justo, debe corresponder al nombre del legítimo descubridor de su zona; así fue que Juan José Nágera tuvo la feliz y patriótica idea de designar con apellido de ese marino a ese mar americano-antártico, llevándola a la práctica en los mapas de su «Geografía física de la República Argentina» (obra contemporánea editada, sin fecha, en Buenos Aires, por A. Kapelusz). Tiempo después, Guillermo Schulz reactualizaba y apoyaba esta ocurrencia con su artículo: «El pasaje de Drake, una designación geográfica mal dada», publicado en «La Prensa», de Buenos Aires, del 19 de junio de 1948. El que estas

líneas escribe, se esforzó, también, por conseguir la reivindicación del nombrado explorador ibero, escribiendo, con este propósito, breves notas publicadas en la revista porteña «Argentina Austral», de febrero de 1953 (págs. 17 y 18) y mayo de 1953 (pág. 6), consiguiendo que, en cierta oportunidad, el Instituto Geográfico Militar Argentino (al cual pertenece) adoptara esa denominación correcta para aquel piélagó (ver Disposición Transitoria núm. 4.129, de esta institución castrense). Como consecuencia de esto, los cartógrafos y geógrafos de nuestro país aceptaron rápidamente tal topónimo marítimo, viéndoselo ya en infinidad de mapas y libros, alcanzando una profusión alentadora para los que sentimos el espíritu de la raza y de la nacionalidad, así como los verdaderos postulados de la Historia, pilares de la Toponimia y del Derecho internacional. Todavía en 1957, el Instituto Geográfico Militar Argentino aprobaba cartografía de particulares con esta nominación, que lucía en su mapa de la República Argentina de 1956.

Además de la referida prioridad de Hoces, para desechar el anglicismo impugnado se halla el hecho de que Francisco Drake no llegó nunca al sur de Tierra del Fuego. El norteamericano Félix Riesenberg, en su libro *Cabo de Hornos* (Buenos Aires, 1946), ha actualizado la realidad del aludido periplo de Drake, destacando que éste no estuvo en esa extremidad ni en sus inmediaciones, fundándose en el relato que, sobre tal correría, hizo Ricardo Hakluyt (informado historiador inglés de fines del siglo XVI) y en el diario de esa navegación, llevado por Nuño da Silva, explicando que, al salir del estrecho la flota británica, parte de los bajeles continuó «mar afuera», más o menos hasta 51° S. y 80° O. de Greenwich, bajando, desde aquí, hasta los 57° S. y 82° O. de Greenwich, aproximadamente, desde donde toma rumbo NE., llegando a las costas chilenas, a la altura del paralelo 51°. Desde aquí, realiza nuevas incursiones al austro, sin sobrepasar la latitud 57° y dentro de las longitudes 72° y 78° al O. de Greenwich. Después, el derrotero se orienta hacia el norte, en retorno a la metrópoli.

Ante erróneas y lamentables interpretaciones recientes, que hacen peligrar la consolidación de la reparación toponímica lograda, se impone una reconsideración docta y serena.

Veamos, en primer término, la *realidad histórica*: los merecimientos que cada nación ha tenido en esos confines del mundo. Los primeros en acercarse y llegar a éstos fueron los españoles, represen-

dos, en 1520, por Hernando de Magallanes; en 1526 por García Jofre de Loaysa, alcanzando uno de sus barcos los gélidos 55° S.; en 1535 por Simón de Alcazaba; por Alonso de Camargo, en 1540, una de cuyas embarcaciones, mandada por Gonzalo de Alvarado (1), pasó por el estrecho de Le Maire, siendo muy probable que entrara en el canal de Beagle; Francisco de Ulloa, en 1553; en 1557 por Juan Ladrillero, que hizo el primer viaje de oeste a este por el estrecho.

En 1578 aparecen, por *primera vez*, los ingleses en esos parajes, capitaneados por Francisco Drake, que atraviesan el estrecho magallánico, en la forma que dejamos consignada. Los iberos prosiguen con sus pesquisas en tales comarcas: en 1580, Pedro Sarmiento de Gamboa penetra en el referido paso interoceánico por el oeste; en las proximidades del mismo, en el Pacífico, el navío «San Francisco», guiado por su compañero Juan de Villalobos, fue impelido hasta los 56° S., repitiendo un suceso parecido al que ocurrió a la expedición de Drake. Corría el año 1583 cuando Sarmiento de Gamboa vuelve a estos sitios, siguiendo a Diego Flores de Valdés, quien, después de andar un tanto por el mentado paso oceánico, pone proas a España; al llegar a Río de Janeiro, Sarmiento de Gamboa organiza, por propia decisión, otra expedición al mar magallánico, realizando, en 1584, el primer ensayo de colonización del estrecho patagónico-fueguino. Reaparecen los británicos, en el austro argentino-chileno, con Tomás Cavendish (1587), al que sigue, en 1590, Andrés Merrik, que pertenecía a la flotilla de Juan Chidley, el que pereció antes de alcanzar las playas americanas. Por 1591, vuelve Cavendish, acompañado de Juan Davis, a quien erróneamente se le adjudica el descubrimiento de las Malvinas en 1592, pues fueron halladas por los españoles en 1520 (expedicionarios de Magallanes). Era el año 1594 cuando Ricardo Hawkins renueva las andanzas de sus compatriotas en estos mares.

En 1599, los holandeses hacen su aparición en esos remotos lugares, bajo las órdenes de Simón de Cordes, que reemplazaba a Jacobo Mahu, que había fallecido durante la travesía. Después de cruzar el mencionado estrecho y desembocar en el Pacífico, grandes tormentas azotan a la escuadra y, días después, un formidable temporal del NO. arrastra al barco «Blyde Boodschap», dirigido por Dirck

(1) Uno de los fundadores de la primera Buenos Aires (ver pág. 50 de la «Historia de la aventura», de ERNESTO MORALES; Buenos Aires, 1942).

Gherritz, hasta los 64° S., manifestando los navegantes haber visto allí tierras con montañas cubiertas de nieve, como en Noruega. Seguramente, fueron a dar a la Península Antártica o a islas vecinas a ésta. De este modo quedaba descubierta la Antártida. Casi simultáneamente, otros neerlandeses, guiados por Oliveiro Van Noort, recorrían la comunicación magallánica.

Con lo expuesto precedentemente, tiénese el balance o haber de cada país en los ámbitos tratados, en lo que atañe al siglo XVI, o sea, en los primeros tiempos de la revelación de los mismos. Nueve expediciones españolas, cinco inglesas y dos holandesas. De las hispanas, dos habían aventajado a las extranjeras en llegar al sur fueguino. Los holandeses fueron los primeros en llegar a la Antártida. Cincuenta y dos años median entre el arribo de los peninsulares (Hoces) al mar austral del término sudamericano y los primeros foráneos que llegaron a él (Drake). Seis expediciones ibéricas se habían sucedido antes de que éstos anduvieran por esos lugares. La revelación de estos parajes debióse, indudablemente, a España, por ser la descubridora de sus ámbitos y por haberlos reconocido con más intensidad que sus competidores, que, como se sabe, siguieron sus huellas y experiencia. La génesis, al respecto, es de la madre de nuestra patria.

En 1616, los hombres de los Países Bajos arriban al cabo de Hornos (Hoor), con el grupo marino de Jacobo Lamaire y Guillermo Schouten, teniéndoselos por descubridores de ese promontorio. Discurría el año de 1619, cuando los españoles, siguiendo con sus inquietudes, se presentan en ese remate sudamericano, al que calculan correctamente su latitud (56°), cosa que no pudieron hacer los holandeses, que le habían dado 57° 48'; descubren las islas de Diego Ramírez (56° 30') y atisban hasta los 58° 30' S.; esta hazaña la cumplieron los hermanos Bartolomé García de Nodal y Gonzalo de Nodal. Los ibéricos tuvieron primigenia y permanente identificación con esas zonas.

El alegato histórico de la *prioridad* y de la *consagración* a una región determinada favorece, en este caso, como en muchos otros, a nuestra madre patria, de quien somos indiscutidos herederos.

En cuanto a la potestad en esas comarcas marinas, nadie puede dudar de que ella era de Iberia, pues, como es obvio, pertenecían a la América española. España era la legítima dueña de esas regiones, podía disponer legalmente de ellas y de sus denominativos. Argenti-

nos y chilenos heredamos esa legitimidad. Esta dominación fue de hecho y de derecho, en todo momento. Ningún forastero pudo establecerse permanentemente en esos lugares. Hispania ejerció su soberanía con toda energía, ora persiguiendo a los piratas y corsarios, ora expulsando a los usurpadores de las Malvinas (1774), ora haciendo comprender, en forma efectiva, a furtivos marinos ingleses (1790) y norteamericanos (1794) en aguas australes (hoy argentinas), que se hallaban en jurisdicción española (2). Otra demostración de tal mandato, la del episodio de cuando Francia, ante reclamaciones de Madrid y en un gesto que la honra, devuelve, en 1767, las Malvinas, que había ocupado con ánimo de anexionárselas.

Por lo que hace a la prestancia o trascendencia científica de las navegaciones, diremos, refiriéndonos a la de Drake, que es la que interesa directamente a nuestro asunto, que ella fue de merodeador y de saltador de los mares. Este corsario procuró regirse por los cánones que observó la armada española de Magallanes, llevando mapas y descripciones hispanas de América. En las islas de Cabo Verde, se apoderó del piloto portugués Nuño da Silva, el cual puede decirse que fue el *conductor técnico* de esa escuadra británica. De igual jaez que el de Drake fueron sus sucesores, por mucho tiempo, en estas latitudes. La civilización no progresa con individuos de esta índole. Por esto pudo decir el oceanógrafo francés Camilo Vallaux, que «los marinos rivales de los españoles, los ingleses, durante mucho tiempo no procuraron otra cosa que saquear los establecimientos enemigos. Desde Drake hasta el almirante Anson (1714), los viajes británicos apenas son otra cosa que expediciones de piratas» (3). El famoso Luis Antonio de Bougainville se expresó así: «Los descubrimientos atribuidos a Drake son muy inciertos» (4).

Hay referencias de que, hacia mediados del siglo xvi, había marinos españoles que opinaban que la Tierra del Fuego era insular y que, por consiguiente, se la podía bordear por el sur (5). En el mapa que

(2) En 1790, actuaron, al respecto, fuerzas navales del Río de la Plata (Montevideo), al mando de Juan José de Elizalde y, en 1794, las de Alejandro Malaspina.

(3) CAMILO VALLAUX: «Geografía general de los mares»; Barcelona, 1953 (página. 198).

(4) LUIS ANTONIO DE BOUGAINVILLE: «Viaje alrededor del mundo», t.I, pág. 4. Madrid. 1921 (la edición original francesa es de 1772).

(5) Ver pág. 7 de «Actividades marítimas en la Patagonia», de HÉCTOR R. RATTO; Buenos Aires, 1930.

representa parcialmente al país fueguino, correspondiente al «Islario», de Alonso de Santa Cruz, conceptuado de 1541, se lee: «Tierra o isla del Estrecho de Magallanes». La «Geografía de Tolomeo», editada en Venecia, en 1548, contiene una carta marina mundial, en la que Tierra del Fuego aparece como ínsula: Traigamos también a colación el siguiente juicio de Ernesto Morales: «Juan Ladrillero cruzó el estrecho, después de explorar numerosos canales y dar científica noticia de su ubicación... Parker King y Fitz Roy, que de 1826 a 1834 levantaron cartas geográficas de la intrincada red de los canales fueguinos, se sirvieron provechosamente —y lo reconocieron— de las apuntaciones de este gran marino» (6) Ciertamente que el viaje de Drake fue de importancia, pero no de la trascendencia que algunos le han querido dar. Para los ingleses, irrefutablemente tiene muy relevante mérito, pues era la primera armada de su nacionalidad que daba la vuelta al mundo. Era también la primera vez que naves de Albión surcaban las aguas del extremo meridional americano. Resulta sorprendente hallar al pie de un planisferio del siglo XVIII, de Manuel Bowen, la siguiente inscripción: «Se advierte al lector que Sir Francis Drake fue el primer navegante que realizó el periplo del globo. Pues Magallanes, que fue el primero en intentarlo, resultó infortunadamente muerto en una de las islas de los Leones y no puede llamarsele propiamente un Circunnavegante» (7). Es esta una triquiñuela de un mal entendido nacionalismo, que trata (vanamente) de quitar brillo a la sin par epopeya magallánica, pues si no la terminó el ilustre portugués al servicio de España, la concluyó el intrépido Elcano, que, desde el principio, participó en tan maravillosa empresa. Ninguna primacía tienen los británicos en la circunnavegación de la Tierra, por más sutil que sea el argumento que busquen.

No desconozco los extraordinarios méritos de los marinos británicos, por los que siento respeto y admiración, pero estoy considerando una faz de la Historia. La Historia de Gran Bretaña es multifacética, como la de todas las naciones. Aplico aquí el espíritu de «Dura lex, sed lex» («La ley es dura, pero es la ley»).

Si es por el lado de la gravitación marítima, en aquel entonces, España sale favorecida; pues la mejor marina, quiérase o no, es la es-

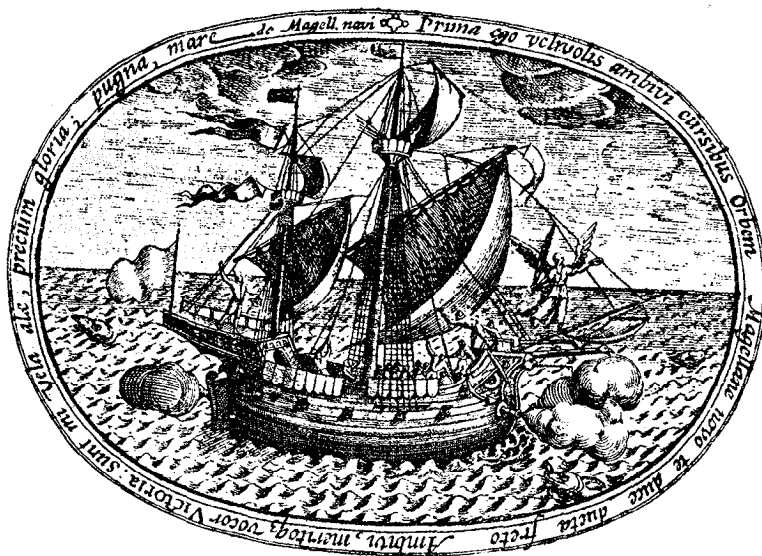
(6) ERNESTO MORALES: libro citado, pág. 59.

(7) Este mapa universal, hállese reproducido en la dicha edición porteña de la referida obra de RIESENBERG.



HERNANDO DE MAGALLANES (1480-1521)

Grabado de Lemaitre, sacado del retrato que se conserva en la Galeria «Joviana», de Como (Italia), y una de cuyas copias figura en el Archivo General de Sevilla.



LA NAO «VICTORIA»

(De la obra: *Discoveres of the New Wold*. American Heritage Publishing Co. Inc. New York 1962. pág. 58).



PAISAJE DE TIERRA DE FUEGO

La naturaleza presta a esta bella perspectiva austral todo el encanto que reflejan los canales y estrechos por vez primera descubiertos por los españoles. En las proximidades del Monte Olivia, aparece sorprendida la característica fauna de leones marinos y pingüinos.

(De la obra: *La Argentina*, de Karfeld, Kurt Peter. Zürich 1957).

pañola: ella es creadora y rectora de la nautica superior; por ella se pasó de la navegación costera a la ultramarina; ella hizo el primer viaje transatlántico, circundó por primera vez el planeta, descubrió y surcó por primera vez el más grande de los piélagos: el Pacífico. Al quitar el miedo a la tenebrosa «mar oceána», dio a la náutica su decisiva evolución. No es hipérbole decir que España enseñó al mundo a navegar. Sus hazañas marinas son incomparables; después, otros la emularon. Su influencia científica marina internacional fue intensa durante tres centurias.

Referente a los aludidos corsarios, corresponde decir que se ha tejido una verdadera leyenda alrededor de sus actuaciones, presentándolos como de extraordinarias condiciones, algo como superhombres, cuando la realidad es muy otra. Sus éxitos provenían, principalmente, de que atacaban a desprevenidos navíos o puntos débiles, dado que España empleaba, casi siempre, pocos hombres en la conquista americana. Guillermo Hawkins fue el iniciador del tráfico negrero con América (1530), que fue continuado por su hijo Juan, el cual tuvo por socio a Francisco Drake. Estaba implicada en estas tenebrosidades la propia Reina Virgen (Isabel). Este infame negocio fue estorbado siempre por los españoles, que, en 1567, dieron duro escarmiento a los piratas, sacándolos de su propio escondite: región de Veracruz, perdiendo Juan Hawkins y Drake tres barcos y todo lo que habían hurtado.

Drake, en sus agresiones a los caseríos (gérmenes de importantes ciudades) que los iberos iban levantando en Chile, fue ahuyentado en La Serena. Habiendo llegado a California (1579), temió regresar a su patria por el estrecho de Magallanes, por sospechar que lo esperaban unidades de la Armada española, por lo cual se decidió a seguir hacia el oeste, imitando a Magallanes, con lo cual dio la vuelta al mundo. En 1589, se propuso tomar La Coruña, con grandes efectivos; cuando parecía asegurada su victoria, ésta le fue desbaratada por el heroísmo de una bizarra gallega, María Pita. En 1595, este británico realiza su última aventura, con 26 navíos, siendo derrotado en las Canarias, Puerto Rico y Panamá. La «Enciclopedia Barsa», preparada con el asesoramiento del cuerpo de redacción de la *Enciclopedia Británica* y editada en español, en Chicago, en 1957, manifiesta en el artículo «Drake» (tomo VI, págs. 56 y 57): «En 1595 organiza (Drake), con la colaboración de Juan Hawkins, una expedición cuyo objetivo principal era apoderarse de dos millo-

nes de ducados que había depositado en Puerto Rico un barco español medio destruido por una tormenta. Falló su ataque. Los barcos españoles se le habían adelantado y las ciudades de América estaban ya mejor defendidas que diez años antes. Hawkins y Drake los dos grandes corsarios ingleses de la época isabelina, eran ya impotentes para renovar sus antiguas hazañas. Fracasada totalmente la expedición, enferman y mueren frente a las posesiones españolas que ya saben defenderse». Felipe Gosse, autoridad en la historia de la piratería, escribió, respecto a Drake, que «aun el inglés más patriota debe admitir que los primeros viajes del héroe isabelino en América eran simples expediciones piráticas» (8). Este personaje que, inquestionablemente, fue audaz y patriota, mereció el poco evidente mote de «supremo ladrón del mundo conocido».

Ricardo Hawkins, hijo del susodicho Juan, fue capturado por el marino hispano Beltrán de Castro, en aguas ecuatorianas, por el año 1594. Tomás Cavendish, en 1587, fracasa en su desembarco en Quintero (Chile) y, en Africa, el ingenio femenino lo ahuyentó, según nos lo cuenta Martín del Barco Centenera, en el canto vigésimo sexto de su poema «La Argentina», publicado en 1602. Juan Oxenham (u Ojenkam), después de cometer varias fechorías, es apresado por los iberos, que lo ejecutan en Panamá, en 1587.

Así podríamos seguir la lista de los aventureros marinos, tenidos erróneamente por invencibles y rodeados de subyugante fama. Como lo ha hecho notar Riesenberg, «los historiadores de la época de la reina Isabel rara vez registraron las derrotas» (9).

En cambio, son poco conocidas las proezas de los españoles que combatieron el maleamiento marítimo. Como ejemplo, tenemos a los hermanos galaicos Nodal, que ya hemos considerado como exploradores y descubridores; pertenecían a la marina de guerra de su patria. Abatieron, principalmente, barcos ingleses, franceses, turcos y moriscos. Solamente en el Mar de las Antillas dieron cuenta de una veintena de naves de facinerosos. Tenían en su haber 76 barcos apresados o destruidos. Se los consideraba insuperables en los abordajes. Bartolomé, en una de sus incursiones, burló a la escuadra británica,

(8) FELIPE GOSSE: «Los corsarios berberiscos-Los piratas del Norte»: Buenos Aires, 1947 (pág. 10). Este autor nos presenta, también, la realidad del legendario pirata Guillermo Kidd (1645-1701), más conocido por «Capitán Kidd», en su libro «Los piratas del Oeste-Los piratas de Oriente»; Buenos Aires, 1948, págs. 49-54.

(9) Página 104 de la referida publicación de Riesenberg.

alcanzando las playas de Irlanda, para socorrer a los católicos de este país (1602). Estos próceres tenían, además del coraje, la nobleza, la inteligencia y la ciencia: eran útiles a la Humanidad.

España —nuestra Madre Patria— puede enorgullecerse del origen de su armada: ¡jamás sus buques fueron piratas ni negreros! ¡Esto habla muy alto de la estirpe española! Su marina no recurrió a medios vituperables, ni cuando declinaba su poder.

Con lo que llevamos dicho, hemos considerado la *prioridad, consagración, potestad, ejercicio de la soberanía, jurisdicción, intenciones de las expediciones, calidad científica, influencia marítima, legado histórico e índole de los navegantes*, es decir, todos los elementos que pueden interesar, en conjunto o por separado, al Derecho Internacional y a la Lógica, para una dilucidación como la que estamos haciendo. Está de más manifestar que el topónimo «Pasaje Drake» no tiene asidero posible: es arbitrario y capcioso.

Si, dentro de lo razonable, no hay validez para la denominación opugnada, veamos por qué medios llegó a implantarse.

En primer término, hay que convenir en que al referido episodio de Hoces se le ha prestado muy poca atención y que el recorrido de Drake, de 1578, adquirió gran notoriedad, adjudicándosele, por una suposición generalizada, el hallazgo del Cabo de Hornos. En certificación de que este corsario no pasó por tal sitio, parecería estar el hecho de que versados ingleses se hallan entre los que no lo mencionan como descubridor de ese confín. Ya hemos referido el caso del geógrafo Wild. Roberto Fitz Roy, al pasar revista a los primitivos reconocimientos en el cabo nombrado, no menciona a su primer compatriota circunnavegador (10). Carlos Darwin, en su obra «Viaje de un naturalista alrededor del mundo», escrita en 1845, en la que describe el crucero que emprendió, por 1832 y 1833, por el sur americano, con Fitz Roy, tampoco relaciona a Drake con la comarca de ese extremo meridional.

En muchos mapas antiguos nómbrese al piélago que se interpone entre el «Novus Orbis» y el «Continente Blanco»: «Mar Magallánico», en virtud de que Magallanes había sido el primero en alcanzar las inmediaciones de ese mar, siendo su descubrimiento el que facilitó el acceso al mismo. Téngase en cuenta que el estrecho, que recuerda al héroe epónimo, llega hasta los 54° S. Chile ha llamado «Provincia

(10) Véase página 414 del mencionado libro de Riesenberg.

de Magallanes» a todo su confin sureño. Otras cartas vetustas denominaron a ese lugar oceánico: «Nuevo Mar Austral». Como se comprende, estos topónimos son aceptables, están dentro de la razón. Era frecuente, también, en la vieja cartografía, dejar sin nominación esa comarca marina.

El origen del debatido topónimo debemos buscarlo en el genio político de Inglaterra, que no descuidó detalle que pudiera favorecer sus ansias de predominio. Entre sus recursos, se hallaba la mixtificación toponímica, que le sirviera para inventar derechos. Los Archivos del Estado, de La Haya, poseen un antiguo mapa de la ribera americana del oeste, que, además, en lugar aparte, muestra el litoral desde Puerto Deseado hasta la región fueguina. Hállase catalogado con la siguiente reseña: «Núm. 733. Carta de la costa occidental de Sud-América, desde el estrecho de Magallanes a Nueva España. 55° latitud sur a 30° latitud norte. Tamaño: 0,74 por 0,58 m. Hecha en 1598: Manustrita. Probablemente, una carta española». Wieder, que estudió minuciosamente esta pieza cartográfica (11), reparó en los nombres ingleses que la misma contiene (que son muy pocos), como ser: «The White River, A Lowe Beach, The First Straight, The Secondo Straight, C. Frowarde», con lo que, lógicamente, infiere que se trata de una carta hecha por británicos, según información hispana y, tal vez, copiada de un original español. Efectivamente, el mapa es, por su naturaleza, esencialmente español. Sólo España había descubierto tales orillas del mar y las dominaba; por lo tanto, únicamente de ella podían emanar los prolijos y abundantes datos que luce este mapa, castellanamente expresados. Wieder dice que, al examinar las cifras de la fecha, las que están borrosas por la acción del tiempo, pudo establecer que es de 1588 y no de 1598, y opina que esta carta geográfica está estrechamente relacionada con las correrías, de los años 1586 y 1587, del filibustero inglés Tomás Cavendish, deduciendo que éste la utilizó y que sus marinos que fueron después a Holanda, la llevaron consigo, quedando en poder de esta nación. De haber sido copiadas por los ingleses, cabe que el original bien pudo provenir de un acto de piratería. Este mapa (12) y el de Francisco Fletcher, capellán de Drake, son las primeras muestras de cómo empezaban a co-

(11) F. C. WIEDER: «Monumenta cartographica», volumen I, páginas 6 y 7, La Haya, 1925.

(12) Me ocupé de este mapa en «Argentina Austral», de octubre de 1952, página 16.

locarse anglicismos a la América española, que, en muchos casos, eran simples rebautizos que, andando el tiempo, servirían a los ingleses para alegar sus pretensiones. Desde entonces, los británicos fueron aumentando, en esa región, el reemplazo de designaciones primigenias por las suyas, advenedizas y fraudulentas.

El cabo *Froward* había sido llamado de *Santa Agueda*, por Sarmiento de Gamboa. En 1690, Juan Strong llegó al estrecho que separa a la Gran Malvina de la Soledad y los denominó «Falkland», en memoria de su compatriota lord Lucius Cary, vizconde de Falkland; por 1765 empezaron los ingleses a extender este anglicismo a todo el archipiélago que nos arrebataron. En 1756, la nac española «León» reconoce y determina perfectamente una isla austral americana, a la que llama «San Pedro». Diecisiete años después, el inglés Jaime Kook le aplicó el nombre de «Georgia del Sur». Esta ínsula habría sido vislumbrada por el francés Antonio de Laroche, en 1675. Como lo ha hecho notar Julián Pedrero, la misma cartografía británica de la época la registró con la designación ibérica, como lo atestigua el mapa de Sudamérica, preparado por Tomás Kitchin para la «Historia de América», de Guillermo Robertson, editada en Londres, en 1777, donde aparece con la leyenda: «I. St. Peter» (13). Posteriormente, en la cartografía inglesa se consolida la nominación bastarda de esa isla, en la que la actividad pesquera argentina es intensa y arraigada. Por 1764, el anglo Juan Byron visita la punta que Sarmiento de Gamboa había llamado de «San Antonio de Padua» y la denomina «Sandy Point» (Punta Arenas).

La intromisión toponímica británica, en los ámbitos que venimos tratando, fue acentuándose. Así, al comenzar el año 1770, aparece, en Londres, un mapa titulado «A draught of Falkland islands», totalmente «inglesado». El Gobierno de Madrid no puede contemplar con indiferencia este atrevimiento y ordena a Felipe Ruiz Puente, gobernador de esas islas, rectifique semejante publicación cartográfica, indicando para cada detalle geográfico la primitiva denominación española, de modo que «los nombres que arbitrariamente han puesto los ingleses, en sustitución de los propios y los que desde el reconocimiento y posesión en ellas fijaron los españoles, no sirvan en ningún tiempo de pretexto a disputas en perjuicio del legítimo do-

(13) JULIÁN PEDRERO: «Importancia y tradición ballenera argentina» en «Argentina Austral», de noviembre de 1951 (pág. 8).

minio y pertenencia del Rey a las mismas islas» (14). El 27 de marzo de 1771, en las Malvinas se terminaba de rehacer el mapa impugnado, rectificándolo no sólo en sus nombres, sino también en su figuración geográfica.

Algo parecido a lo que acabamos de referir hizo el Instituto Geográfico Militar Argentino, en 1936, anulando su hoja «Malvinas», a escala de 1:500.000, editada en 1934, que había sido compilada en 1932, directamente de la carta marina británica de esas islas, de 1924, con lo que resultó plena de anglicismos. En 1947, esa institución científico-castrense daba a conocer, al respecto, una nueva edición depurada.

El Almirantazgo inglés ha proseguido, sin miramientos, el rebaudismo del austro americano, en su visible afán de «britanizarlo». Fitz Roy, ya bien avanzado el siglo XIX, eliminó buena parte de la nomenclatura española de las comarcas fueguinas, debida a los trabajos hidrográficos de Juan José de Elizalde, de 1791 (15).

Es evidente que los ingleses trataban de presentar como algo suyo, de ambiente nacional suyo, todo el confín meridional americano.

Alejandro Malaspina, en la relación general de su viaje de 1789-1794, consigna que, teniendo en cuenta, «por una parte las noticias astronómicas que se nos han comunicado o sabíamos de antemano, y por la otra la serie casi inmensa de los navegantes nacionales que nos han precedido para los reconocimientos parciales de América, procuraremos no defraudar a persona alguna el fruto de sus fatigas, bien dejando aparte aquellas cuestiones hidrográficas sobre la primacía y la legalidad de los descubrimientos, que ya tantas veces han sido agitados en Europa y siempre decididas por el público imparcial a favor de la navegación antigua española».

En 1872, un coronel del ejército argentino, Alvaro Barros, conocedor práctico e intelectual de nuestro lejano sur, dio a conocer, en Buenos Aires, un importante libro intitulado: «Fronteras y territorios federales de las pampas del sud». En la página 267 del mismo, manifestaba que el Reino Unido, desde las Malvinas, «ha establecido, y estrecha cada día más, sus relaciones de comercio con los bárbaros de la Patagonia a quienes trata con benignidad y justicia. Se

(14) Véase pág. 52 de «La cuestión de las Malvinas», de MANUEL HIDALGO NIETO; Madrid, 1947.

(15) Ver pág. 344 de la «Expedición de Malaspina», de HÉCTOR R. RATTO; Buenos Aires, 1936.

ha granjeado así su confianza y constantemente mantiene un número de jóvenes ingleses entre los indios, que aprenden su idioma y sus costumbres; y llevan a Malvinas un número igual de jóvenes indios a quienes enseñan el idioma inglés, varias industrias, música y canciones, cuyo espíritu vaya preparando a los indios según las miras y conveniencias de la Inglaterra».

Desde luego que «Albión» también ha tomado como cosa propia, de su exclusiva pertenencia, a la Antártida de jurisdicción sudamericana. Desde la segunda mitad de la centuria pasada, entra en pugna con los Estados Unidos de América, para la designación de la Península Antártida, a la que nombra «Tierra de Graham», y los yanquis «Tierra de Palmer». Pero la prioridad de estos contendores, sobre esa parte del Sexto Continente, se halla en tela de juicio. De acuerdo a formales investigaciones, los argentinos frecuentaban las adyacencias de aquella península, mucho antes que los ingleses y los norteamericanos. Natiel Brown Palmer llegó, por primera vez, a las llamadas Shetland del Sur, en 1818, por haber seguido a un barco argentino, el «Spiritu Santo», que se dirigía allí, en una de sus acostumbradas cacerías de focas (16). Esto ocurría con anterioridad al arribo a esos parajes del británico Guillermo Smith (1819), a quien sus connacionales consideran descubridor de esos lugares. Lógicamente que si nuestros antepasados andaban por esos sitios de la periférica antártica, no cuesta mucho creer que alcanzaran dicha península continental. Esa pericia criolla venía desde el período hispánico, en el que los españoles se dedicaron intensamente a la pesca mayor en esas aguas hipersureñas, partiendo, principalmente, desde Puerto Desea-

(16) Ver pág. 364 del tomo XIV de la «Geografía Universal», dirigida por P. Vidal de La Blanche y L. Gallois; nota del traductor VICENTE VERA (Barcelona, 1932). El explorador antártico francés Juan B. Charcot, en el relato de su segunda exploración de 1908-1910, consigna estos hechos, según referencia de Julián Pedrero, en «Argentina Austral», de noviembre de 1947 (págs. 60 y 61). Se ocupó, asimismo, de esta cuestión LORENZO DAGNINO PASTORE, en su trabajo: «El conocimiento de la región antártica: La contribución argentina en el siglo XIX, dado a conocer en la «Revista de la Facultad de Ciencias Económicas», de diciembre de 1949 (Buenos Aires); colaboraron con él las investigadoras Ossoinak, Abrines de Siro, C. de Ambrosini y Donaldson.

Es oportuno recordar aquí que nuestro almirante Guillermo Brown, en itinerario bélico alcanzó, en 1815, los 65° S., en las aguas occidentales de la Península Antártica.

do y Puerto Soledad (Malvinas), en el siglo XVIII (17). He aquí la fe de bautismo argentina de esas regiones. Esta tradición ha sido mantenida por nuestra patria con efectivas y pacíficas acciones, demostrando con hechos naturales su identidad con esas comarcas, como el refugio para navegantes que estableció en la bahía de San Juan de Salvamento, en la isla de los Estados, en 1884; la estación meteorológico-magnética construída en 1902, en la isla Observatorio, aledaña a la que acabamos de nombrar, y que tantos servicios prestó a los mareantes del helado piélago, era ella la única con que contaban en aquel entonces; el salvamento de la expedición antártica sueca del «Antartic», en 1903; mantener en la Orcadas del Sur, desde 1904, el primer centro permanente de investigaciones científicas antárticas, adquiriendo, al efecto, las instalaciones dejadas allí por una expedición británica (escocesa), la del «Scotia», dirigida por Guillermo S. Bruce. Con esta negociación, hecha hace más de cincuenta años y aconsejada por su propio embajador en Buenos Aires, los ingleses reconocían, de hecho, la pertenencia nuestra de unas islas que hoy nos disputan. Por 1905, la «Uruguay», que había rescatado a los hombres del «Antartic», anduvo en busca del francés Juan B. Charcot, por cuya suerte, en las frías regiones, se temía. En el año que acabamos de mencionar, se organiza un gran consorcio argentino de pesca austral, con sede en nuestra capital, teniendo sus establecimientos industriales en las Georgias del Sur, que son importantísimos, llevando sus navíos la bandera azul y blanca.

En 1908, Inglaterra demuestra notoriamente un tendencioso interés por la Antártida e islas australes argentinas, y crea la «Dependencia de las Falkland», en la que las incluye; considerando, desde entonces, como suyas esas ínsulas y tierra continental polar, por las que la Argentina había evidenciado una verdadera y legítima preocupación, por ser de su intrínseca potestad. Al principio parece que tal propósito no fue otro que el de permitirse cobrar derechos a los balleneros y fogoneros, que operaban en esos parajes y que representa-

(17) Gregorio Antonio Portillo, en su conferencia «La industria ballenera en la Antártica Argentina como factor político-económico», pronunciada en el Instituto Popular de Conferencias, de Buenos Aires, el 28 de junio de 1957, expresó: «Puede decirse que la industria ballenera tuvo su origen en el año 1756, cuando el buque español «León» visitó las islas Georgias del Sur, faenando por primera vez lobos marinos y focas, para obtener cueros y grasas.»



Tipos «Fueguinos» o de Tierra de Fuego.

(Grabado de Lemaitre)



Tipos de la Patagonia del sur.

(Grabado de Lemaitre)

ban cuantiosas fortunas; hoy, se unen a esto, los recursos mineros y el valor estratégico.

No obstante las dificultades creadas por los ingleses, la Argentina se mantiene activa en esa ampísimas zona suya. Actualmente tiene muchas estaciones científicas en las regiones antárticas; contando, además, con un excelente Instituto Antártico.

Gran Bretaña, disponiendo de una marina tan poderosa y numerosa, como la que posee, además de ingentes recursos económicos, podrá desplegar una impresionante actividad en esos ámbitos; pero, los argentinos sabemos que «la fuerza no da derechos»; por otra parte, nuestro país se halla en constante progresión.

Consecuente con su táctica de anglicanizar una comarca, para luego alegar derechos sobre ella, se le ocurrió al Reino Unido, en los primeros tiempos de este siglo xx, denominar, a la parte que separa a la porción austral fueguina de la Antártida, «Estrecho de Drake». Aprovechaba, para esto, la equivocada y divulgada idea de que Drake había sido el primero en andar por allí, como toda denominación caprichosa y forzada, alguno de sus defectos debía hacerse visible, sobre todo el calificativo de estrecho; era evidente que no podía ser considerada así esa comarca marina, que en su parte más angosta acusa unos setecientos kilómetros de ancho. Actualmente, se le ha dado una nominación más aceptable: la de «Pasaje de Drake», pero pasaron muchos años antes de que se llegara a ella, aunque algunos todavía persisten en la primitiva. Tampoco faltó quien lo designara como «canal» (18). El mapa «Antártida chilena», a escala 1:7.500.000, año 1945, del Instituto Geográfico Militar de Chile, reza: «Mar de Drake». En cuanto a la superchería del nombre de «Drake», aplicado allí, posiblemente nadie dijo nada antes de Juan José Nágera.

Cuando Gran Bretaña se adueñó de los océanos y asomó como primera potencia, sus cartas marinas empezaron a prevalecer y, ya por la segunda mitad de la centuria decimonovena, gravitan poderosamente, así es que, al llegar los días del nuevo ciclo secular que vivimos, el prestigio y aceptación de las mismas habían llegado a un grado superlativo. Los anglos, en su intensa y proficua labor hidrográfica, llevada a cabo durante décadas de años, aprovecharon para borrar *hispanoamericanismos* y remplazarlos por *inglesismos*, dando, con esto, la impresión de que ellos solos anduvieron por esos pasajes.

(18) Verbigracia, la carta marina italiana núm. 1.000, edición 1939

Los cartógrafos de otros países, al compilar sus mapas de las regiones cuestionadas, utilizaron, o mejor dicho, copiaron las cartas marinas inglesas por la gran fe que les tenían (y que la merecían en la parte técnica) y transcribieron la toponimia apócrifa. Así fue como consiguió universalidad el topónimo *Estrecho* o *Pasaje de Drake*, copiado, sin discriminación, hasta por nuestra propia cartografía. Se palpa aquí la necesidad de que los cartógrafos cuenten un adecuado asesoramiento toponomástico.

Otro de los casos de cómo se han escamoteado designaciones geográficas en nuestro territorio, contando con la facilidad de los causantes para consolidarlos, nos lo brinda Elina G. A. de Correa Morales, al decirnos: «Después de Lista, Julio Popper (extranjero) hizo burla del primero, desconoció sus derechos de primer explorador y cambió los nombres dados por Lista, sustituyéndolos por otros de personajes rumanos; y como Popper colaboraba en varias revistas europeas, su nomenclatura fue la que se generalizó» (19).

El calificativo *Estrecho* o *Pasaje de Drake* no fue siempre aceptado; hay mapas (que son honrosas e inteligentes excepciones) que no lo registran. La carta marina francesa número 5.504, del año 1916, que abarca desde el extremo meridional de América hasta el norte de la Península Antártica, llama a esa comarca: «Mares del Cabo de Hornos» («Mers du Cap Horn»); he aquí una designación correcta (20). Esta denominación acertada ya venía de mucho tiempo atrás: lo vemos, por ejemplo, en la carta marina española número 458, publicada, con correcciones y adiciones, en 1866, titulada: «Carta de los mares del Cabo de Hornos». Alberto M. de Agostini, en su mapa de Tierra del Fuego, de 1929, ha preferido llamar, a ese piélago, «Mar Antártico» (21).

No faltarán quienes aduzcan que la denominación que impugnamos ya está aceptada por todos; por lo tanto, no debemos nosotros, los argentinos, modificarla, pues deberíamos pedir *permiso* o *autorización* a una convención internacional determinada (mejor dicho, in-

(19) ELINA G. A. DE CORREA MORALES: «Nomenclatura geográfica argentina», en el tomo XXIII (pág. 167) del «Boletín del Instituto Geográfico Argentino»; Buenos Aires, 1909 (Popper era rumano).

(20) En 1916, ya hacía varios años que había empezado a vulgarizarse el «Estrecho de Drake».

(21) Mapa que corresponde a su libro «Mis viajes a la Tierra del Fuego», Milán, 1929.

determinada); además, nos dirán que se trata de *aguas internacionales*; vale decir, que lo mejor sería callarse y darles la razón a los ingleses, aunque no la tengan. Como último recurso, nos espetarán el nombre «América» aplicado a nuestro continente y que, a pesar de ser injusto, lo aceptamos. Veamos de rebatir estas objeciones.

En la designación de *Estrecho* o *Pasaje de Drake*, más que aceptación ha habido generalización insensible, por compilación universal de cartografía inglesa, que abunda más que la nuestra y (fuerza es decirlo) se la aprecia más que a ésta. Por eso es que es enorme la cantidad de mapas extranjeros que, en vez de *Malvinas*, inscriben «Falkland». Gracias a nuestro empeño en nuestras producciones geográficas, se ve la palabra «Malvinas» en mucha cartografía foránea, aunque la pongan conjuntamente con la de «Falkland». Si fuéramos a aceptar aquel obtuso criterio de quedar bien con los más, deberíamos reconocer el topónimo «Falkland», lo que sería desconocer nuestros legítimos derechos. En nuestro desprecio por ese nombre apócrifo, no nos ha interesado si a los demás les gustaba o no; era de nuestro interés nacional y con esto bastaba.

La Península Antártica sufre de una verdadera superposición de denominaciones, sin que los respectivos prohijadores de cada una de ellas se preocupen de la opinión ajena: los argentinos la llamamos «Tierra de San Martín»; los chilenos «Tierra de O'Higgins»; los norteamericanos «Tierra de Palmer», y los ingleses «Tierra de Graham» (22). El mismo Cabo de Hornos, a pesar de que sus legítimos dueños, los chilenos, lo nombran así, otros siguen designándolo «Horn», haciendo prevalecer el holandesismo que dio origen a este topónimo. En el Atlántico hispanofrancés, hay un golfo que los españoles llaman de Vizcaya y los franceses de Gascuña. El brazo oceánico, que separa a Inglaterra de Francia, es «English Channel» («Canal Inglés») para los anglos y «La Manche» («La Mancha») para los francos. El «Pas de Calais» («Paso de Calais») de los franceses, es el «Strait of Dover» («Estrecho de Dover») de los británicos. Estambul es la denominación que los turcos dan a la que fuera su antigua capital, los de otros países, principalmente cristianos, la dicen Cons-

(22) Este nombre fue dado, en 1831, por Juan Biscoe, en recuerdo de Jaime Graham, primer lord del Almirantazgo Inglés (Véase pág. 23 de «Desafío al Antártico», del almirante lord Mountevans, Buenos Aires, 1957, edición prologada por el contralmirante Rodolfo N. Panzarini).

tantinopla; los eslavos: Zarigrad; parece ser que ahora los otomanos han conseguido que se respete ecuménicamente su designación de esa urbe, que se llamó Bizancio.

Los ejemplos precedentes son suficientes para ilustrar que, en cuestión de toponimia, se procede sin subordinaciones extrañas al propio interés.

En mapas argentinos actuales, es dable ver al topónimo «Pasaje de Hoces», con la indicación de que es el llamado «de Drake», para evitar equívocos a los no avisados.

Tampoco faltará quien alegue que, para la denominación aquí defendida, debemos contar con la conformidad chilena, por tener ingerencia en esas aguas. Difícilmente los chilenos se disgusten por el denominativo de «Hoces», dado que ellos y nosotros, tenemos una misma madre patria (23). Los hispanismos honran a la estirpe hispanoamericana y evidencian sus derechos heredados. De todos modos, la Argentina tiene mucha potestad sobre ese mar que baña costas suyas; puede elegir, por sí, la nominación que le plazca; recordemos los casos del Golfo de Vizcaya, del Canal de la Mancha y del Paso de Calais, cada uno de los cuales implica aguas de dos naciones.

Y para los que quieran colocarse en el terreno de que la cuestión del «Pasaje de Hoces» debe someterse al arbitrio o autorización de los marinos, por ser ellos quienes *enticnden* o *deciden* en la toponimia marina, corresponde contestarles que no debemos inhibirnos pensando en monopolios de lógica y de ilustración, que no existen. Pretender que los profesionales y especialistas del mar, de noble tradición, desean la exclusividad de tales decisiones, es no conocerlos debidamente, pues, como científicos que son, no eluden la discusión ni el libre examen y practican la probidad y la ecuanimidad. Por otra parte, lo que discutimos no es un tecnicismo ni una cuestión de navegación. Un comentario parecido podemos hacer para los que creen que lo debatido es privativo del Ministerio de Relaciones Exterio-

(23) Los chilenos son profundamente hispanistas. Una demostración de este sentimiento la dio el Parlamento de Chile, al acordar por unanimidad el 31 de agosto de 1957, que los españoles, con una residencia mayor de diez años en ese país, podrán tener la ciudadanía chilena sin perder la propia, concediendo este privilegio en expreso homenaje y reconocimiento a la Madre Patria.

res, con la advertencia de que las relaciones internacionales deben entenderse en beneficio del propio país.

El sentimiento de patria, está en todo ciudadano consciente.

Tratándose de la patria, no puede hablarse de trámites *molestos* o *enojosos*.

«Pasaje de Hoces» sirve un interés nacional y una reivindicación justa ; «Pasaje de Drake»: todo lo contrario.