

Mapas del agua. Representaciones del Atlántico Sur y el Río de la Plata a comienzos del siglo XVI

CARLOS A. ROSSI ELGUE

Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires
carossielgue@yahoo.com

Recibido: 30 de septiembre de 2024 – Aceptado: 14 de octubre de 2024.
DOI: <https://doi.org/10.46553/let6329> - CC-BY-NC-SA 4.0 Internacional.

Resumen: En este artículo analizaremos representaciones fundacionales sobre el Atlántico Sur y el Río de la Plata en documentos escritos y mapas que sirvieron para establecer rutas y, además, construir y proyectar un incipiente imaginario sobre la región. El río, en este período de descubrimiento y conquista, ganará fuerza en relatos en los que se presenta como vía para avanzar hacia el norte, donde se encontrarían grandes riquezas. Zona de inestabilidad y peligro, el río es un protagonista ineludible: en las cartas de Luis Ramírez (1528), Francisco de Villalta (1536-1556) y en el *Islario* de Alonso de Santa Cruz (1542-1565), quien también confecciona un mapa de la región, es posible rastrear la necesidad de controlar ese espacio desconocido y hostil, fijando sus límites y tomando posesión a medida que se avanza por los cauces de agua. Los riesgos de la navegación influirán en las representaciones discursivas e iconográficas de las aguas definiendo, progresivamente, las características de este nuevo espacio de deseo.

Palabras clave: Atlántico Sur; Río de la Plata; mapas; primeras navegaciones.

Water Maps. Representations of the South Atlantic and the Río de la Plata at the Beginning of the 16th Century

Abstract: In this article we will analyze foundational representations of the South Atlantic and the Río de la Plata in written documents and maps, which served to establish routes and, in addition, build and project an incipient social imaginary about the region. The river, in this period of discovery and conquest, will gain strength in stories in which it is presented as a way to advance towards the north, where great wealth would be found. Zone of instability and danger, the river is an unavoidable protagonist: in the letters of Luis Ramírez (1528), Francisco de Villalta (1536-1556) and in the *Islario* of Alonso de Santa Cruz (1542-1565), who also made a map of the region, it is possible to trace the need to control that unknown and hostile space, setting its limits and taking possession as one advances along the water channels. The dangers and uncertainty during navigation will influence the discursive and iconographic representations of the waters, progressively defining the characteristics of this new space of desire.

Keywords: South Atlantic; Río de la Plata; Maps; First Navigations.

La región del Río de la Plata surge, para los viajeros europeos de comienzos del siglo XVI, como un espacio asociado al rastreo del paso interoceánico hacia Oriente, tierra deseada por sus recursos naturales y su condición paradisíaca. En las sucesivas expediciones el río será reconocido, adquirirá contornos con el trazado de mapas y se convertirá en la ruta principal para alcanzar potenciales riquezas. Se transformará, de este modo, en vía de transporte, senda hacia anhelados tesoros, lugar de observación, escenario de disputas territoriales y espacio inestable desde el que se proyectará la dominación territorial.

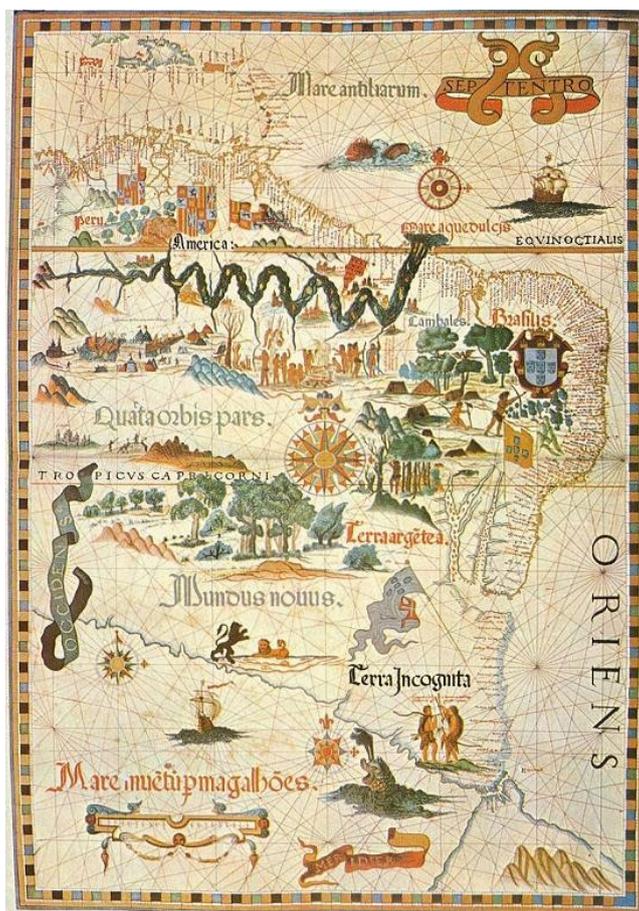


Imagen 1. Diogo Homem, *Quarta Orbis Pars, Mundus Novus*, 1558 (en Bandeira, 2006: 34).

Las novedades técnicas de la temprana modernidad permitieron la navegación transoceánica y de menor calado y habilitaron un nuevo tipo de experiencia a quienes comenzaban a delinear el continente desconocido en cartas náuticas y mapas. Allí quedaban plasmadas las impresiones de quienes percibían los accidentes geográficos de las costas, las particularidades de sus habitantes, las características de los puertos y las rutas náuticas. Espacios distantes comenzaban a relacionarse e interactuar; así, cada región del mundo asumía rasgos propios como, por ejemplo, los gigantes en la Patagonia —después del viaje de Magallanes y Elcano entre 1519 y 1522— o los indios caníbales en la zona del Río de la Plata-Brasil, principalmente después de la trágica expedición de Juan Díaz de Solís en 1516. Estas particularidades, que identificarían cada porción del globo a medida que

fuera descubierta por la mirada europea, quedarían pintadas en las “figuras narrativas”¹ de los primeros mapas, como el de Diogo Homem de 1558, donde pueden observarse, de norte a sur: una escena de canibalismo grupal, dos gigantes “Patagones” y, a la izquierda del estrecho de Magallanes, un monstruo marino lanzando agua (ver Imagen 1). En ese proceso de reconocimiento de la alteridad se producía, a la vez, un fenómeno de asimilación de “imágenes en tránsito” (Rodríguez Romero, 2012); en otras palabras, las representaciones correspondientes a espacios conocidos, o conjeturados, comenzaron a impregnar las nuevas, como las ideas sobre los tesoros, los seres monstruosos, las ciudades fabulosas y el paraíso.

Relatos e imágenes se difundían y cristalizaban conformando una idea sobre el mundo conocido. La conexión entre distintas partes del globo dio lugar a una inédita sincronización de sociedades que, hasta entonces, no habían tenido contacto entre sí. En términos de Serge Gruzinski, la movilización ibérica en escala planetaria “proyecta los imaginarios de los contemporáneos hacia horizontes que durante mucho tiempo se consideraron inaccesibles” (2010: 52).

En este artículo analizaremos representaciones fundacionales sobre el Atlántico Sur y el Río de la Plata en documentos escritos y mapas que sirvieron para establecer rutas y, además, construir y proyectar un incipiente imaginario sobre la región. El río, en este período de descubrimiento y conquista, ganará fuerza en relatos en los que se presenta como vía para avanzar hacia el norte, donde se encontrarían grandes riquezas. Zona de inestabilidad y peligro, el río es un protagonista ineludible: en las cartas de Luis Ramírez (1528), Francisco de Villalta (1536-1556) y en el *Islario* de Alonso de Santa Cruz (1542-1565), quien también confecciona un mapa de la región, es posible rastrear la necesidad de controlar ese espacio desconocido y hostil, fijando sus límites y tomando posesión a medida que se avanza por los cauces de agua.

A partir de este corpus y de otros documentos que se encuentran en la *Colección de copias de documentos del Archivo General de Indias* (1910-1918)² observamos que el peligro y el anhelo de riquezas que generaba el espacio rioplatense se articulaban en un tipo de escritura fuertemente estructurada por las características del “relato de viaje”: el explorador debía realizar un recorrido, internándose tierra adentro, para alcanzar espacios en los que pudiera encontrar riquezas, alguna ciudad fabulosa o el paraíso terrenal. A partir de las expediciones de Juan Díaz de Solís (1516), Sebastián Caboto (1526) y Pedro de Mendoza (1536) se produjeron mapas, cartas, relaciones, instrucciones, pedidos, interrogatorios y probanzas con información valiosa que circuló en la metrópoli con advertencias e itinerarios posibles para los próximos navegantes. Pero, sobre todo, funcionó como un disparador de promesas futuras: por ejemplo, la Sierra del Plata, los tesoros del Rey Blanco, el Dorado y la Ciudad de los Césares.

¹ Estos dibujos indicaban operaciones de navegación, guerra, construcción, políticas o comerciales que caracterizaban a cada región (De Certeau, 1979: 133).

² La colección, llamada *Colección Gaspar García Viñas*, se encuentra actualmente en la Sala del Tesoro de la Biblioteca Nacional “Mariano Moreno”. Está compuesta por 230 tomos en los que se organizan unos 6.000 documentos fechados entre 1492 y 1639, en su mayoría sobre la región rioplatense. Se hace referencia a la colección con la sigla CGGV y se indica el tomo (T.), el documento (Doc.) y la página (:) en la que se encuentran las fuentes o fragmentos citados.

En aquellos textos en los que se narraba la experiencia de la navegación prevalecía un discurso fuertemente marcado por el itinerario realizado y a realizar. En lo que respecta al género, Sofía Carrizo Rueda destaca la centralidad de la descripción y la conformación de redes isotópicas que sostienen la coherencia interna del relato de viaje, es decir, “un repertorio de temas y cuestiones que reiteradamente se manifiestan explícitamente en un texto, o circulan de manera disimulada por él” (2008: 23). Según la autora, las descripciones constituyen el verdadero sostén del discurso, ya que “[a] través de ellas se va configurando esa especie de friso que en realidad, lo que pretende presentar es una suerte de ‘gran espectáculo’ de un ‘fragmento de mundo’, que provoque actitudes en los receptores como el asombro, la satisfacción del deseo de saber, la reflexión, el gozo estético, la emoción, la empatía o el rechazo viscerales” (2008: 20).

Los documentos analizados se estructuran, por un lado, a partir de la narración del desplazamiento de los barcos en el espacio y el tiempo que insume el recorrido y, por otro, por las descripciones que informan sobre aquello que se ve y experimenta. Si tenemos en cuenta que el viaje al Río de la Plata es movilizad por el deseo de un gran hallazgo que demora su concreción ya que las riquezas no aparecen en las proporciones imaginadas, podemos decir que esas escrituras desembocan en una permanente situación de suspenso. El agua será el espacio en el que se dirima el itinerario a seguir, el escenario vacilante en el que la Fortuna finalmente otorgará el triunfo o el fracaso. Frente a ese espacio, imágenes y textos buscarán fijar la inestabilidad, establecer rutas y mitigar el miedo que puedan provocar las olas gigantes, las tormentas y la oscuridad. En definitiva, conocer, controlar y dominar un camino que resulta difícil de transitar pero que promete un destino de gloria y riquezas.

I.

¿Cuáles eran las ideas sobre las aguas que poblaban la fantasía y definían la mirada de los viajeros en el Río de la Plata? Stefanie Massmann propone, siguiendo las conceptualizaciones de Edmundo O’Gorman que, así como durante los primeros años de la conquista de América los textos coloniales “inventan” un continente —los nuevos territorios y sus habitantes—, también inventan “un nuevo orden planetario, incluidos sus océanos” (2013: 211). La autora plantea que, a pesar de que en estos textos, en general, se dedica poco espacio a la escritura de los largos períodos de navegación, es posible analizar ciertos rasgos y problemas que plantea la representación del océano (2013: 213).

El mar era la vía de acceso hacia territorios ignotos en los que encontrar maravillas y, si bien era un espacio que carecía de dueño, su dominio estaba dado por el manejo de las rutas náuticas. A comienzos del siglo XVI, la descripción sobre el Mar Océano Austral y la experiencia de navegar sus aguas era un enigma sobre el que pronto comenzarían a circular algunas noticias. En “El Nuevo Mundo” (ca. 1503) Vespucio aporta datos sobre las dificultades que implica su navegación, aun para pilotos experimentados como él:

desde el promontorio de Cabo Verde hasta el principio de este continente hay cerca de 700 leguas, aunque yo estimo que nosotros navegamos más de mil ochocientas, parte por ignorancia de los lugares y del piloto, y parte por la tempestad y los vientos los cuales impedían nuestro recto viaje empujándonos de una parte a otra y si los compañeros no hubiesen reconocido mi

ánimo y que me era conocida la cosmografía, no había piloto o verdadero guía de la navegación, que a 500 leguas supiese dónde estábamos (1951: 77).

En este pasaje, Vespucio pretende ofrecer un conocimiento útil, aportando datos sobre referencias geográficas y distancias, y se presenta a sí mismo como un sujeto privilegiado, capaz de contribuir con sus saberes. Desde su punto de vista, el Atlántico Sur queda connotado por su peligrosidad, los fuertes vientos y las tormentas.

Massmann analiza las marcas ideológicas y culturales que minan la escritura de la navegación transoceánica en el siglo XVI e investiga el imaginario marino y las representaciones que se originan sobre ese nuevo espacio. Sostiene que en esa configuración se articulan, por un lado, una concepción abstracta del océano y, por otro, la experiencia del navegante —que se somete a los tiempos del viaje, las penalidades físicas y los desafíos prácticos de la navegación— (2013: 216-217). Reconoce, “por una parte, una noción abstracta del espacio que, lejos de ser neutra, tiene un carácter instrumental y prepara el espacio para su control y dominación”, y por otra parte, representaciones de “un espacio vivido o experimentado, que es modificado y producido en la interacción de su realidad material y sus construcciones mentales” (2013: 217-218). De manera semejante, Stephen Greenblatt advierte que más allá de las anécdotas personales que se desprenden de la experiencia singular, “el discurso del viajero está destinado a ser útil” (2008: 22).

Las ideas de Massmann y Greenblatt nos permiten reflexionar acerca de la relación entre el navegante y el espacio a recorrer, entre la experiencia y la escritura que ensanchaba el conocimiento sobre el mundo y los mares. Siguiendo la propuesta de Massmann, podríamos decir que el modo en que el viajero se relacionaba con el espacio, en general, estaba marcado por dos dimensiones: una abstracta, que permitía especular sobre aquello que se podría encontrar, y una material, en la que la experiencia confirmaba o rectificaba aquello que se había conjeturado. A medida que los viajes se desarrollaran en el tiempo, aquello que permanecía en las sombras para los saberes europeos ganaría contornos más precisos.

Para empezar, debemos indagar cuál era la importancia de la navegación hacia el Atlántico Sur y qué valoración tenía el continente americano para los expedicionarios españoles a comienzos del siglo XVI. Dado que el descubrimiento del Nuevo Mundo despierta grandes expectativas como posible ruta hacia la Especiería, el Mar Océano Austral y el Río de la Plata se conocen en el marco de la búsqueda de un paso hacia Oriente³. El encuentro de la vía, además de traer una nueva dimensión sobre la longitud de la tierra, posibilitaba, en términos comerciales, el hallazgo de nuevos mercados y bienes. Portugal había encontrado una ruta marítima hacia Oriente a través del Atlántico, costearo el continente africano, y en pocos años pasó a dominar el mercado de la canela, la pimienta, el clavo y la nuez moscada⁴. La monarquía

³ Hasta ese entonces, las rutas principales para acceder a las preciadas especias eran dos: una continental, que desde el Mar Negro y Siria llegaba hasta China, atravesando el Asia Central (la llamada ruta de la seda); la otra partía de Alejandría y pasaba por el mar Rojo y Ceilán (la llamada ruta de las especias). Productos de lujo para la incipiente sociedad burguesa europea, pero además sal, vino, aceite, paños, pieles, maderas y cera comenzaron a circular en las rutas hacia Oriente (Romero, 2010: 23).

⁴ En 1487, Bartolomé Díaz logró doblar el Cabo de las Tormentas (cabo de Buena Esperanza), abriendo la ruta hacia Asia que luego completaría Vasco da Gama, cuando llegó a Calicut y Goa (Cabrera Fernández, 2003: 7).

portuguesa envió expediciones clandestinas hacia el sur de Brasil que pretendieron dirigirse más allá de los límites establecidos en el tratado de Tordesillas, mientras los reyes de España vigilaban sus intenciones e intentaban estar informados sobre lo que sucedía en el Océano.

Los primeros viajes hacia América no tuvieron, por lo tanto, el propósito de hallar riquezas, sino que se orientaron a encontrar la ruta hacia Oriente. En ese sentido, tal como señala Ezequiel Pérez al analizar documentos sobre el viaje de Magallanes hacia el Maluco, las *Instrucciones* dadas por la Corona proyectan

un itinerario que no admite la desviación de la ruta trazada y que desalienta cualquier tipo de impulso exploratorio. En la misma línea, el rey deja en claro que la prioridad del recorrido es el mapeo de los puertos y la preparación de una ruta que facilite el comercio con las Molucas. El trayecto que los españoles deben sortear no será más que un paso en los planes de la Corona: un espacio de tránsito que no tiene interés en sí mismo sino como un paraje donde las naves podrán abastecerse en futuras expediciones para acceder a Oriente (2020: 33).

Las empresas hacia el Atlántico Sur partían con instrucciones precisas que estaban marcadas por las necesidades de la expansión y los conflictos de intereses con otras potencias. La búsqueda de rutas náuticas se orientaba al comercio con las Molucas ya que ese era el destino deseado. A tal fin se escribían documentos oficiales, como interrogatorios o probanzas⁵, que tendían a instrumentar cada detalle de las expediciones, reglamentar y advertir a partir de los saberes ya recogidos. Pocos años después, la Casa de Contratación, creada en 1503, sería la institución que regiría los asuntos de Indias y funcionaría como centro para el conocimiento del mundo, la confección de mapas y cartas náuticas⁶.

La necesidad de conocer las nuevas rutas de navegación que permitieran alcanzar el paso interoceánico hizo que en 1507 se convocara a los más destacados pilotos de la época para que asesoraran sobre cómo continuar los descubrimientos por la costa de Brasil; entre ellos se contaban Américo Vesputio, Juan de la Cosa, Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís. Con el objetivo principal de descubrir el canal que condujera hacia Oriente, Solís y Yáñez Pinzón partieron de Sanlúcar de Barrameda el 29 de junio de 1508, dieron por primera vez la vuelta a la isla de Cuba y, después de navegar las costas de las actuales Guyanas, Venezuela y Brasil hasta el paralelo 7° de latitud, regresaron a España sin haberlo encontrado.

Entre los documentos que conforman el archivo sobre la conquista del Río de la Plata se amontonan copiosas listas de nombramientos, provisiones necesarias, compras y pagos que se expiden desde la Casa de Contratación en Sevilla. Ese corpus de textos oficiales evidencia la puesta en marcha de un aparato de poder que ansiaba expandir su imperio y pretendía asegurar

⁵ Juliana Gandini define los interrogatorios como “listas de preguntas a través de las cuales una autoridad inquiere sobre un asunto a un interrogado que está obligado a responder” (2022: 90) y a las probanzas como “cuestionarios promovidos por un particular para sustentar su posición en un proceso judicial” (2022: 90).

⁶ La apertura de nuevas rutas marítimas y la flexibilización de un mundo en expansión permanente provocó un auge de la Geografía durante el siglo XVI: algunas obras como el *Arte de navegar* (1545) de Pedro de Molina dan cuenta de los conocimientos que se tenían y el trabajo sobre las rutas náuticas que se realizaba durante los reinados de Carlos V y Felipe II. Trabajos como el de Gerard Mercator (1512-1594) permitieron mayor precisión en la confección de mapas, globos e instrumentos náuticos (Cuesta Domingo, 2013: 260-261).

su dominio ante la potencia de Portugal. Esta serie permite rastrear los movimientos de Solís y sus funciones en la organización del viaje a las Molucas, primero, y al Río de la Plata, después.

El saber recogido por las coronas de la Península Ibérica era central para dominar las rutas náuticas y conquistar territorios y potenciales mercados. A esta tarea estratégica de organización de la información y planificación, tendiente a establecer derroteros para un control planetario, se abocaron Solís y Juan Vespucio (hijo de Américo) en Sevilla. En la cédula real de 1512 se determinaba que ellos hicieran, por ser hombres instruidos y con experiencia, el padrón general de todo lo descubierto en las Indias. Solís, que había sido nombrado piloto mayor de la Corona, reemplazando al recientemente fallecido Américo Vespucio, se presentaba como alguien capaz de generar nuevos saberes. La cédula justificaba que, ante la falta de sistematización y ante la existencia de información errónea de navegantes inexpertos, era urgente la confección de ese padrón, por lo que se les encargaba que reunieran a los pilotos más hábiles y les preguntaran sobre “la navegación de las partes de todas las yndias que hasta oy se han descubierto pertenecientes a la corona Real destos Reinos” (CGGV, T. 3, Doc. 146: 98)⁷. La cédula suponía que quienes regresaran de sus viajes confiarían sus secretos y aportarían al conocimiento sobre los mares, los ríos y el nuevo continente.

La función de la Casa de Contratación resultó capital a comienzos de siglo XVI para la elaboración de cartas ya que “lo importante era la capacidad de los técnicos encargados de tal cometido para lograr una información fiable y capaz de ser plasmada con integridad suficiente” (Cuesta Domingo, 2013: 262). Si bien el saber sobre los mares circulaba en la Península Ibérica, la Corona española prohibió la edición de los trabajos cosmográficos de Alonso de Chaves y Alonso de Santa Cruz, tal vez porque, como sugiere Cuesta Domingo, poseían información demasiado útil para caer en manos de la competencia (2013: 262).

Después de que Vasco Núñez de Balboa descubriera el Mar del Sur en 1513, Solís fue nombrado piloto para ir a descubrir “a espaldas de Castilla del Oro, que se solía decir Tierra Firme” (CGGV, T.3, Doc. 199), es decir, las costas de México sobre el Pacífico. La Instrucción del rey señalaba lo que debía hacer: viajaría en tres barcos a descubrir las tierras más allá de la demarcación territorial, “que no toqueys en cosa alguna de las tierras que pertenecen a la Corona Real de portugal so pena de muerte e de perdimiento de bienes para nuestra Camara por que nuestra voluntad en que lo asentado e capitulado entre estos Reynos e los Reynos de portugal se guarde e cumpla muy enteramente” (CGGV, T.3, Doc. 199: 3). La Capitulación expresaba que se dirigiría a reconocer los límites de navegación pertenecientes a la corona española y a tomar posesión de “ciertas islas”. Debía seguir por el sur de la costa oriental del continente, oficialmente desconocido, con el fin de encontrar un paso hacia el Mar del Sur.

De este modo, la corona española encomendaba la hazaña de rastrear el canal interoceánico y descubrir nuevas tierras. Los documentos performaban el comienzo de los trabajos y daban

⁷ En la cédula real se resalta la pericia de Solís frente a los demás navegantes: “por quanto a nuestra noticia es venido y por esperiencia se ha visto que por no ser los pilotos tan espertos ni tan ynstrutos como seria menester para regir e gobernar los navíos que llevan a cargo en los viajes que hazen para las yndias, yslas e tierra firme del mar oceano, e por defeto dellos, por no saber de que manera se han de tomar el quadrante y astrolabio y el altura, ni saber la quarta della les han acaesçido e de cada día acaesçen, muchos yerros y defetos en las navegaciones que hazen” (CGGV, T.2, Doc. 146: 96-97).

lugar a la introducción de un relato-informe sobre el Río de la Plata que encontraría rápidamente su final, la culminación de la empresa, lo que también se expresaría en un vacío significativo en términos de documentos que refieran los hechos. Tras la muerte de Solís, quien habría sido devorado por indios caníbales en las costas de lo que hoy es Uruguay en 1516, la corona española depositó sus expectativas para continuar la empresa de expansión imperial en Sebastián Caboto; por lo tanto, en 1518 en Valladolid, fue nombrado piloto mayor de la Contratación.

Ese mismo año, Fernando de Magallanes se trasladó con el cosmógrafo Rui Falero desde Portugal a España y propuso ante la Corte el proyecto que cumpliría con el anhelado objetivo de encontrar el paso hacia el Mar del Sur⁸. Como consecuencia de este viaje, circularon noticias sobre algunos naufragos que habían quedado en islas del Pacífico, por lo que con el fin de rescatarlos surgieron dos nuevas expediciones hacia las Molucas: la de García Jofre de Loaysa en 1525 y la de Sebastián Caboto en 1526⁹. El 4 de marzo de 1525, el rey de España firmó la capitulación con Caboto para que realizara su expedición al Maluco, Tarsis, Ofir, el Catayo Oriental y Cipango. Un año después, zarpó de Sanlúcar de Barrameda con ese objetivo, pero su paso por Brasil, primero por Pernambuco y después por el río de los Patos, resultó fundamental para que cambiara el rumbo de su viaje. Seducido por los rumores que habría escuchado sobre las riquezas que se encontraban en la región rioplatense, abandonó el plan original y se dirigió a explorar el llamado “Río de Solís”.

Para ese entonces, América ya no representaba solamente la posibilidad de encontrar el paso interoceánico, sino que se había transformado en una tierra susceptible de ofrecer tesoros a los europeos, como el hallado por Hernán Cortés en México a partir de 1518. Este hecho resultó primordial para reorientar los objetivos de las empresas ultramarinas y redefinir el sistema comercial de la primera modernidad.

II.

¿Cuál era la información que se tenía sobre el Atlántico Sur y de qué manera se sistematizó a partir de los primeros viajes? Chet van Duzer explica que “las percepciones y los mitos sobre el Atlántico, anteriores a la última parte del siglo XV, fueron abrumadoramente negativas. Uno de los mitos sobre el Atlántico consistió en pensar que era un océano más allá de los límites. Se decía que el héroe griego Hércules había levantado dos pilares que llevaban su nombre cerca del estrecho de Gibraltar con el propósito de marcar el límite occidental de sus viajes, y esos pilares llegaron a ser interpretados como el límite occidental para la navegación segura” (2020: 39).

Van Duzer investiga la presencia de monstruos marinos en representaciones iconográficas, como los que se dibujan en el globo terráqueo de Johann Schöner, de 1515: un gran pez con aletas dentadas y un pico agudo, y otro con enormes dientes. Entre otras adversidades consigna, además, la existencia

⁸ La expedición de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano que daría la vuelta al mundo partió el 20 de septiembre de 1519 desde Canarias junto a 264 hombres en cinco flotas, de las que solo regresaría una, la “Victoria”, en 1522, con dieciocho hombres.

⁹ La expedición de Loaysa, formada por 450 hombres, fracasó dramáticamente, sobre todo a causa de condiciones climáticas hostiles, hambre y enfermedades (De Gandía, 1961: 382).

de peligrosos remolinos que podían arrastrar violentamente las naves (2020: 42-43). Estos obstáculos que conformaban mitos asociados al Atlántico poblaban la imaginación de los viajeros y minaban sus textos. En este sentido, el miedo que provocaba una tormenta en el mar o un oleaje inimaginable podría estar asociado, por un lado, al hallazgo de una dificultad material que debería dominarse y, por otro, al encuentro con un destino incierto, una aventura en la que la seguridad trastabillaba.

En los textos analizados podemos rastrear la presencia de escenas de temor ocasionadas por una tempestad, por ejemplo, en la escritura de Américo Vespucio, Luis Ramírez —un integrante de la armada de Sebastián Caboto— y Francisco de Villalta, quien arribaría al Río de la Plata junto a Pedro de Mendoza en 1536. Las experiencias de estos viajeros, a su vez, se asemejaban a las que otros referían en testimonios sobre padecimientos en el mar y desventuras que se difundieron rápidamente en la Península Ibérica. La serie de relatos con la que Gonzalo Fernández de Oviedo concluye su *Historia general y natural de las Indias*, en un libro titulado *Infortunios e naufragios acaescidos en los mares de las Indias, islas y tierra firme del mar Océano* (1535-1547) y los *Naufragios* (1555) de Álvar Núñez Cabeza de Vaca constituyen algunos modelos de este género discursivo que puede ser analizado a partir de las categorías de Sarissa Carneiro: “la representación discursiva del infortunio entendido como adversidad en la cual se enfrentan la libertad individual y el poder misterioso del destino” (2015: 19).

Luis Ramírez percibe la tormenta y la oscuridad durante la navegación como una experiencia extrema que desencadena el espanto y la angustia:

comiézase a levantar por proa un tan gran nublado que era gran espanto de ver, muy oscuro y con tanto viento que casi no nos dejó tomar las velas, a que las tuvimos de tomar a gran trabajo. Y tras esto vino una agua tan grande que era maravilla que parecía que todo el mundo se venía abajo [...]. Que a lo menos para nosotros, las personas que nunca habíamos navegado, nos puso en tanto aprieto y congoja como nunca pensamos ver (2007: 44-45).

El fenómeno natural es interpretado por Ramírez como algo “maravilloso” y desmesurado —lo que enfatiza con el uso de los adverbios “tan”, “muy”, “gran”—. En el relato de su experiencia resuenan las palabras de Américo Vespucio cuando narra el viaje auspiciado por la Corona portuguesa que había realizado en 1502 y que habría alcanzado el Río de la Plata¹⁰. Al navegar hacia el sur, traspasando el límite del Tratado de Tordesillas, describe, en varias oportunidades, extensos momentos en los que deben enfrentar la violencia de la naturaleza:

67 días que navegamos continuamente, 44 los tuvimos con lluvia, truenos y relámpagos, de tal modo oscuro que nunca vimos ni el sol de día, ni serena la noche. Por todo lo cual nos entró gran pavor que ya casi toda esperanza de vida habíamos perdido. En estas verdaderamente tan terribles borrascas del mar y del cielo, plugo el Altísimo mostrar ante nosotros el continente y nuevos países y otro mundo desconocido ([ca. 1503] 1951: 175).

En la cita, a diferencia de lo que sucede en otros pasajes del texto como el que citamos anteriormente, en el que Vespucio busca proporcionar información “útil”, emergen

¹⁰ Roberto Levillier sostiene que Américo Vespucio habría sido el primero en arribar al estuario del Río de la Plata, según se desprende de su “Carta de 1502”; si bien la información que aporta la carta es imprecisa, porque el relato de la navegación está plagado de tormentas y momentos de oscuridad que impiden consignar las coordenadas exactas, el historiador afirma que Vespucio pudo avistar sus márgenes, bautizar el Cerro de Montevideo y costear la Patagonia hasta las inmediaciones de las islas Malvinas (1951: 13).

sentimientos semejantes a los que manifiesta Ramírez. La oscuridad y la tempestad conducen los relatos de ambos hacia la percepción de una inminente perdición, la muerte próxima. Jean Delumeau, en su clásico estudio *El miedo en Occidente*, recuerda que el mar siempre representó uno de los mayores temores para el hombre; significa el “lugar del miedo, de la muerte y de la demencia, abismo en el que viven Satán, los demonios y los monstruos” (2002: 67). De este modo, la violencia de la naturaleza expone al sujeto a una situación de fragilidad en la que nada puede hacerse. El desconocimiento de su poder provoca un miedo irracional que buscará ser mitigado con el conocimiento. En este sentido, Romano Guardini reflexiona: “Vivimos en medio de ella [*la naturaleza*] y, sin embargo, somos extraños a ella. Conversa sin cesar con nosotros, pero no nos revela su misterio. Actuamos constantemente en ella y, sin embargo, no tenemos poder alguno sobre ella” (1963: 61).

Las citas de Ramírez y Vespucio nos permiten tomar contacto con una escritura que avanza hasta el borde de lo decible, la experiencia de quien no tiene palabras para expresar lo que percibe. La vivencia del miedo enfrenta al sujeto con una circunstancia sobre la que no tiene control cuando queda librado al poder oculto del destino. Nada puede hacerse si la Fortuna es adversa, pero en esa situación los hombres recurren a la fuerza de la voluntad divina, capaz de actuar a su favor. La presencia de Dios en el discurso sirve para explicar providencialmente la experiencia: Vespucio reconocía haber sido rescatado por el Altísimo y, de la misma manera, Ramírez dirá, en una circunstancia en la que teme ahogarse: “Muchos que me vieron caer como sabían que no sabía [*nadar*] me tuvieron por perdido, en fin que Nuestra Señora lo hizo mejor conmigo” (2007: 52).

La voluntad divina decide, en última instancia, sobre la vida o la muerte. La experiencia de Ramírez, hiperbólica si se considera la fragilidad que supone no saber nadar, condensa las ideas de Delumeau y Guardini: la naturaleza constituye la fuente principal del temor, representa lo incierto, el misterio. El miedo irrumpe ante la toma de conciencia de una adversidad que amenaza la conservación: para Ramírez ese peligro no se identificaba con los feroces caníbales, sino que se asociaba al horror primigenio ante las tormentas y la noche.

La carta de Ramírez inaugura un imaginario sobre la región rioplatense que se conecta con otros relatos sobre infortunios y naufragios en el que prevalece el temor a los peligros durante la navegación (Rossi Elgue, 2018: 685). Puede incluirse, por lo tanto, dentro de un corpus textual en el que el espacio marino/fluvial se resiste a ser dominado y aparece como lugar en donde predomina la fluidez, el cambio, los riesgos, lo inesperado e impredecible (Massmann, 2013: 227).

En el Río de la Plata este tipo de representación atribuida al río se reiterará en textos posteriores como, por ejemplo, la carta que Francisco de Villalta escribe ocho años después. Allí refiere que en el río Paraná soportaron tempestades tan grandes “que visiblemente parecía que en los aires hablaban Demonios” (2009: 191) y que enfrentaron “un temporal el cual fue tan recio que apenas pudieron escapar los demás navíos, si no fuera Dios servido” (2009: 191). Villalta, al igual que Vespucio y Ramírez, manifiesta una creencia generalizada en la época que atribuía a la tormenta un designio divino. Esta correspondencia nos conduce a afirmar que en los relatos en los que emerge el miedo el sujeto queda desprovisto frente a una naturaleza sobre la que no puede ejercer control y que esta impotencia lo lleva a buscar en la esfera divina una fuerza capaz de socorrerlo.

Desde la antigüedad perduraba la idea de que la ambigua Fortuna decidiría sobre el destino de los hombres en el mar, proveyendo vientos favorables o tempestad, prosperidad o adversidad¹¹. Y los obstáculos que podían suscitarse remitían tanto a potenciales tormentas como al ataque de monstruos marinos¹². La oscuridad de la noche provoca uno de los miedos más antiguos de la humanidad; sugiere la existencia de otro mundo, inasible, habitado por fantasmas y seres desconocidos. El temor a la tempestad en el agua se relacionaba estrechamente con la oscuridad porque las nubes ocultaban las estrellas, lo que impedía conocer la ubicación y el rumbo a seguir.

En la escritura de Ramírez el miedo brota cuando sobreviene la incertidumbre. Hasta ese momento la seguridad está dada por dos planos: uno abstracto, los saberes y creencias occidentales que permitían orientarse y aprehender lo nuevo; y otro material, el espacio del barco, que se transformaba en el único hogar y refugio, más allá de cuyos límites se encontraría lo ignoto y, tal vez, la muerte.

III.

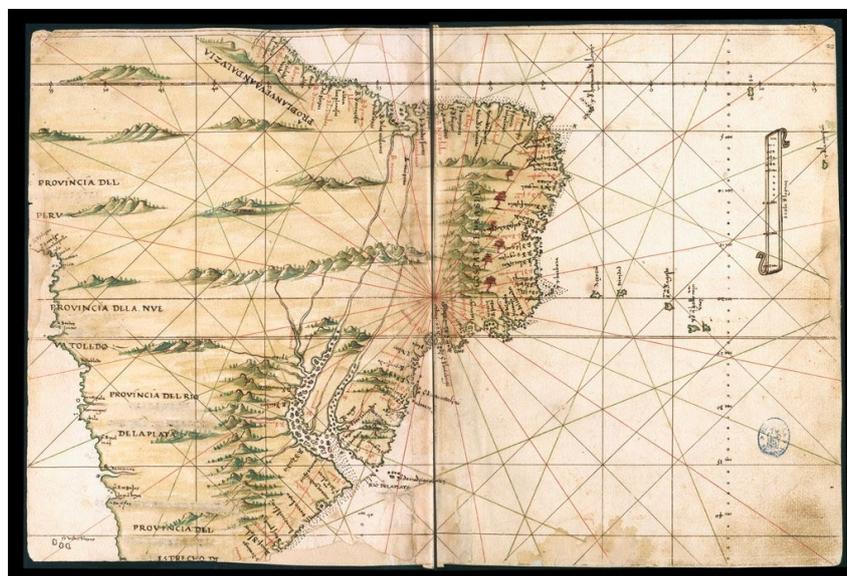


Imagen 2. Alonso de Santa Cruz¹³, *Islario general de todas las islas del mundo* (“Tabla Segunda”)¹⁴.

¹¹ La Fortuna se representó en numerosos grabados del siglo XVI: por ejemplo, en *Emblemata nobilitati* (1593) de Theodor de Bry aparecen contrapuestas las dos caras de la Fortuna, que demuestra su mutabilidad y ambivalencia sobre todo en el mar; allí se lee: “His Fortuna parens, illis iniusta nouerca est” (“Para estos la Fortuna es una madre, para aquellos una injusta madrastra”) (Carneiro, 2015: 33).

¹² Los viajeros que navegaban en mares inexplorados creían que podían ver emerger de las aguas monstruos enormes como Escila y Caribdis, descritos por Homero en la *Odisea*. Durante la Edad Media surgiría una iconografía marina de imágenes terroríficas como, por ejemplo, serpientes acuáticas, anguilas o crustáceos gigantes, como los referidos por Pierre D’Ailly en el *Ymago Mundi*, que podían devorar hombres o navíos enteros (Magasich y De Beer, 2014: 184).

¹³ Alonso de Santa Cruz (1505-1567) viajó junto a Sebastián Caboto hacia el Río de la Plata como Tesorero Real. A su regreso, después de 1530, permaneció en Sevilla, donde difundió sus conocimientos hasta ser nombrado cosmógrafo mayor de la Corona en 1536. Encomendado por Carlos V, sobre quien escribió una *Historia*, comenzó a confeccionar su *Islario general de todas las islas de mundo*, pero su labor continuaría durante años en el reinado de Felipe II (Blázquez, 1918: 9-11).

¹⁴ El título completo que acompaña el mapa es “Tabla Segunda. Esta tabla contiene las ysas junto a la costa del Brasil y las que están en el rio Maranon y al de la Plata y costa del Peru y la que esta al mediodía del estrecho de Magallanes con otras que se verán por la dicha tabla” (1918: 55). La imagen que se reproduce se encuentra en la edición digital del original (https://www.loc.gov/resource/gdcwdl.wdl_10090/?sp=43).

En la tercera parte de su *Islario*, el cosmógrafo Alonso de Santa Cruz confecciona un mapa y proporciona una primera impresión sobre Río de la Plata: “es este rio uno de los mayores y mejores del mundo” (1918: 550); más adelante lo describe: “entran en este rio muchos otros y entre ellos uno muy grande dicho Uruay el qual tiene muchas yslas aunque deshabitadas y pequeñas porque el rio principal que los yndios llaman Parana, que quiere dezir mas grande, tiene las yslas mucho mayores porque las ay de a tres y quatro y seis y doze leguas de largo y dos y tres y v mas de ancho” (1918: 551). Texto e imagen refuerzan la magnificencia del río que penetra el continente hacia su interior. El autor no abunda en opiniones personales, pero deja en claro cuáles fueron los riesgos que debieron enfrentar durante la navegación, antes de arribar al Río de la Plata a partir de la referencia a los nombres de dos islas. Señala que encontraron refugio en una isla a la que llamaron “Buen Abrigo” —“llamámosla asi porque pasada una grande tormenta que tuvimos una noche en aquel mar acaso nos hallamos a la mañana junto a ella en la cual nos abrigamos hasta que sosegó el mar de la braveza y alteración que traya” (1918: 549)—, y en otra, pasando Pernambuco, llamada “Reparo” —“reparándonos en ella de un rezio viento que trayamos del este” (1918: 549)—. El registro no incorpora emociones, como miedo o alegría, pero enfatiza la presencia de vientos y tormentas. Se desprende de este tipo de discurso el registro del cosmógrafo y navegante que intenta proporcionar datos útiles sobre la peligrosidad del espacio y, también, sobre la posibilidad de encontrar refugio.

Los viajes de Américo Vespucio, Solís, Magallanes y Caboto modificaron radicalmente el conocimiento sobre los océanos y su navegabilidad ya que, como señala Carla Lois, hasta el siglo XVI los mares se mostraban como grandes masas insondables, oscuras, sin fondo ni fin (2007: 2). Sucesivamente, la información que proporcionaron los navegantes sobre mares, ríos y costas condujo a una nueva representación del globo, facilitó la confección de mapas y resultó esencial para el dominio de las rutas náuticas y el avance sobre el Nuevo Mundo¹⁵.

Lo especulativo y lo experimental se aunaron en representaciones visuales para perfeccionar la imagen del mundo de tal modo que, conforme se hacía más presente lo empírico, lo meramente teórico retrocedía hasta, incluso, casi desaparecer (Cuesta Domingo, 2013: 262). En los mapas que se confeccionaban, los contornos vacíos o los espacios en blanco que representaban lo inexplorado comenzaron a completarse en la medida que, en pocos años, se tuvo conciencia de la existencia del Mar del Sur y la circunnavegación del globo modificó la concepción del *orbis terrarum*¹⁶. De este modo, tal como describe Jimena Rodríguez,

¹⁵ Las noticias del tercer viaje de Américo Vespucio (1501-1502) que se desprenden de la expedición dirigida por Gonzalo Coelho producen un giro fundamental en la concepción sobre el mundo al advertir la existencia de un cuarto continente o isla. Este cambio se traduce cartográficamente en el mapamundi del cosmógrafo Martin Waldseemüller (ca. 1470-1518) que acompañó la obra *Cosmographiae introductio*, publicada en Estrasburgo en 1507. El globo construido en 1515 por el cosmógrafo Johann Schöner (1477-1547) también representa un Nuevo Mundo insular que se extiende hasta aproximadamente los 50° LS. Mercator completa el proceso de construcción de una nueva imagen cartográfica del mundo representando América como un Nuevo Mundo separado del Viejo Mundo por un estrecho en el Ártico y de una masa terrestre meridional—denominada *Quinta Pars*—por el Estrecho de Magallanes. Luego, el mapamundi de Abraham Ortelius (1527-1598) sería modelo de representación del mundo durante medio siglo. El planisferio *Typus Orbis Terrarum*, publicado en el atlas *Theatrum Orbis Terrarum* (Amberes, 1570), contó con nueve ediciones hasta 1584 y otras dieciséis con ligeras modificaciones entre 1587 y 1624 (De Lasa y Luiz, 2019: 43).

¹⁶ El *orbis terrarum* o Isla de la Tierra comprendía “la porción habitada por el hombre y situada en el hemisferio norte”

“[t]ransgrediendo antiguos límites y apoyado en la experiencia sensible, el navegante produce y reproduce en su relato nuevos saberes (observaciones, descripciones, reflexiones) que expanden el conocimiento del mundo habitado, dando paso a una lenta y compleja transición del llamado mundo medieval al renacentista” (2018: 18-19).

La representación visual del mundo se modificaba, y se corregían errores o equivocaciones a medida que se surcaban los mares y se conquistaban tierras incógnitas. Para dar cuenta de estos cambios en la representación cartográfica, que se corresponde con una transformación paradigmática de la *ecúmene*¹⁷, debemos considerar los modos de representar el espacio del globo: de la imagen alegórica que proporcionaban los mapas T-O —donde Europa, Asia y África, los tres continentes conocidos, se organizaban en términos teológicos—, y los mapas portulanos, que buscaban orientar a los marineros a partir de la experiencia práctica —y, por lo tanto, señalaban rutas y costas con los topónimos anotados perpendicularmente—, hasta el mapa isotrópico que concebía el espacio como abstracto, consecuencia del redescubrimiento de Ptolomeo a comienzos del siglo XVI (Massmann, 2013: 215).

En lo que refiere a las primeras imágenes sobre el Río de la Plata es necesario destacar que concibieron el espacio como un gran río colmado de islas que se dividía en afluentes que conducían al interior del continente. Esa es la representación que se impone, por ejemplo, en el mapa de Alonso de Santa Cruz que se incluye en su *Islario general de todas las islas de mundo* (ver Imagen 2).

Los cuerpos de agua se volverían centrales para la confección de mapas sobre América en general, y sobre el Río de la Plata en particular, ya que servirían para demarcar territorios, islas o partes del mundo. Al considerar los contornos y los interiores continentales se observa en varios cartógrafos la inclusión de datos desproporcionados o equivocaciones. Como puede observarse en el mapa de Diogo Homem (ver Imagen 1), la red de ríos y el sistema orográfico marcan regiones en las que se destacan las dimensiones excesivas de las cuencas del Amazonas y del Plata. En el mapa de Alonso de Santa Cruz (ver Imagen 2) el Río de la Plata se representa con una hipertrofia que avanza hacia el interior del noroeste del continente, lo que evidencia una dimensión hiperbólica de la experiencia de la navegación; en otros términos, la representación se corresponde con una percepción de la desmesura del río entrando hacia el continente que, a su vez, era zona de tránsito excesivamente cargada de islas. Allí, tal como él lo explica en palabras, no parece difícil encontrar refugio, pero tampoco quedan claras las coordenadas que permitirían no perderse.

(O’Gorman, 2003: 61). A finales del siglo XV se suponía que el hemisferio sur y gran parte del hemisferio norte eran acuáticos y que, en el caso de existir otras islas en el océano, serían pequeñas e inhabitadas.

¹⁷ La noción de *ecúmene* alude a “la morada cósmica del hombre, su casa o domicilio en el universo” (O’Gorman, 2003: 68). Refiere, por lo tanto, a la porción de tierra habitable, la que se encontraba, a partir de las ideas que se tenían a fines del siglo XV —subsidiarias del modelo clásico—, en las zonas templadas: “las comprendidas entre los círculos árticos y los círculos de los trópicos, y puesto que la Isla de la Tierra se hallaba ubicada en el hemisferio norte, la extensión geográfica del mundo quedaba confinada a sólo aquella porción del *orbis terrarum* comprendida dentro de la zona templada septentrional” (2003: 70).

Consideraciones finales

El Río de la Plata promovió, principalmente, la construcción de dos tipos de representaciones: la de un espacio experimentado sobre el que se avanzaba, a partir del cual surgían referencias a rutas de navegación, puertos y obstáculos a superar; y la de un espacio de deseo: riquezas materiales que se intuían en el mapa abstracto, a una distancia imprecisa, siempre un poco más allá. Esta doble modulación promovió una configuración particular del río, la naturaleza y los indígenas en la que intervenían las prenociones de la cultura europea, que tendían a crear significaciones abstractas de aquello que referían, y la experiencia directa.

La percepción de los peligros durante la navegación por mar o por río resulta ineludible al leer los primeros textos sobre una región que, al menos inicialmente, se conoce desde el agua. Representaciones discursivas y cartográficas, por lo tanto, incorporarán este espacio como elemento fundante. Aguas inseguras y desmesuradas en las que no cesaría de germinar el deseo de encontrar tesoros y paraísos. La incesante reproducción de esta percepción en la que se combinaban la magnificencia con lo riesgoso impregnó la región de representaciones cargadas de desilusión y deseo. Desde los barcos se construyó una imagen del Río de la Plata que engrandecía las aguas, dado que allí se produjo la mayor cantidad de experiencias y se configuraron espacios de deseo que continuarían ensanchando sus sentidos en los años siguientes.

Pese a que la empresa descubridora en el Río de la Plata perdería fuerza a mediados del siglo XVI, ya que comenzaba a quedar en evidencia que la Sierra del Plata, los tesoros del rey Blanco, la Ciudad de los Césares, el Dorado y el paraíso terrenal pasarían a formar parte de un universo en el que se mezclarían el deseo y la realidad, algunas regiones mantendrían la fantasía viva durante un largo tiempo: la naturaleza abundante que ofrecía la zona del Paraguay se asociaría con el Edén, el Cerro Rico o cerro de Potosí —que sería descubierto en 1545— con la Sierra del Plata y “los señores del metal” no serían otros que los poseedores de las riquezas del imperio incaico¹⁸.

La asociación con el paraíso terrenal, por ejemplo, se presentará en textos del siglo XVII, como los de Ruy Díaz de Guzmán (ca. 1612), quien describe una isla paradisíaca en las proximidades de Asunción, o el mapa de Antonio de León Pinelo (1596-1660), incluido en *El Paraíso en el Nuevo Mundo*¹⁹, en el cual se localiza el Edén en el corazón de Sud América, donde Perú, Bolivia y Brasil comparten la selva amazónica.

Alrededor de 1612 en el Río de la Plata, Ruy Díaz de Guzmán señaló la ubicación precisa del paraíso en una isla del río Paraguay: el lugar —referido en el Libro I de la *Argentina. Historia del Descubrimiento y Conquista del Río de la Plata*— se caracterizaba por poseer una

¹⁸ El cerro de Potosí podría ser asociado a la buscada Sierra del Plata; sin embargo, como advierte Juliana Gandini, “[p]ara nosotros en la actualidad, la posibilidad de identificar la Sierra del Plata prometida en la costa brasileña con el cerro de Potosí o a los “señores del metal” con el Incario constituye una curiosidad histórica. En cambio, para los actores de la primera conquista del Río de la Plata revistió el carácter de una profunda y brutal decepción” (2022, 83).

¹⁹ El título completo del libro es *El Paraíso en el Nuevo Mundo. Comentario apologético, historia natural y peregrina de las Indias Occidentales, Islas de Tierra Firme del mar Océano*. Está compuesto por dos tomos; el primero, dividido en tres, con 48 capítulos y el segundo con dos libros de un total de 40 capítulos. La obra, que León Pinelo escribió entre 1645 y 1650, se conservó manuscrita hasta 1934, cuando Porras Barrenechea la publicó en Lima con los auspicios del Comité del IV Centenario del descubrimiento del Amazonas (Gisbert, 2012: 180-181).

tierra fértil y cálida, y estaba habitada por indios pacíficos, trabajadores y hospitalarios: “[I]lamaron los antiguos a esta isla el Paraíso Terrenal, por la abundancia y maravillosas cualidades que tiene” ([1612] 2012: 88). Pocos años después, Antonio de León Pinelo escribió una obra monumental destinada a comprobar la tesis de que el paraíso terrenal se encontraba en América, tal como lo ubica en el mapa que suma a su texto (ver Imagen 3). Rosa Pellicer sostiene que “quedará demostrada su tesis: el Paraíso bíblico estuvo ubicado en América del Sur, en la parte que él llama la Ibérica Meridional, en los márgenes del Amazonas, y lo señala con absoluta exactitud en su detallado mapa del Paraíso, donde están presentes los árboles de la vida y del bien y del mal, así como el lugar donde se construyó el Arca de Noé y el punto de partida y dirección de su viaje” (2009: 31).

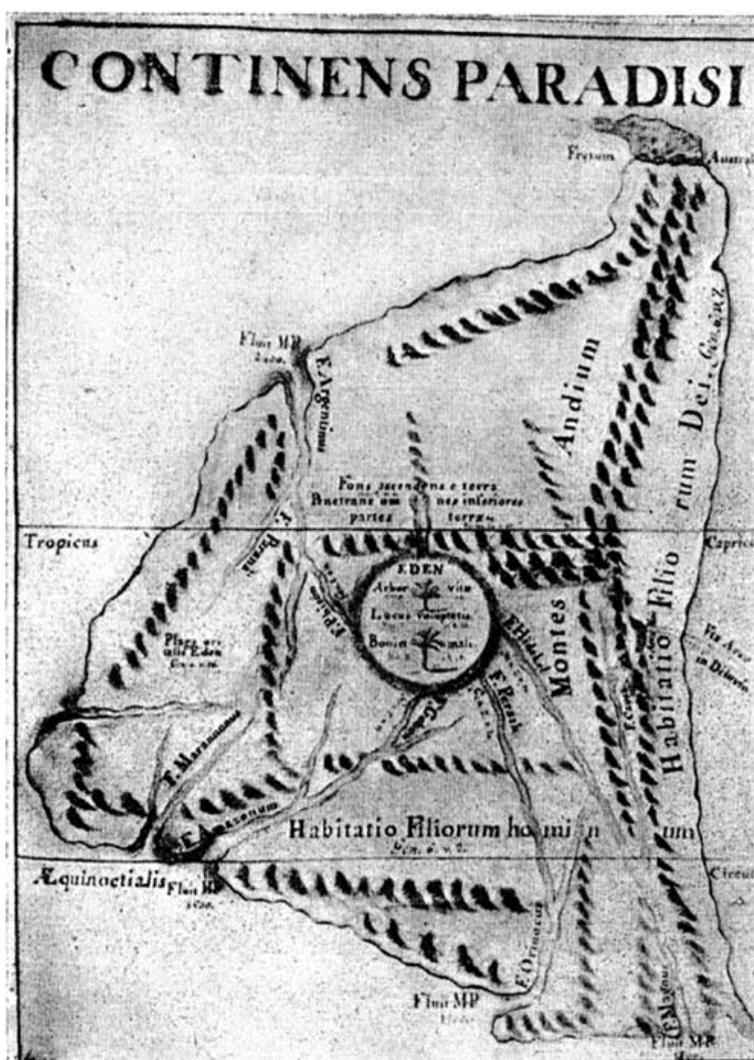


Imagen 3. El Edén en el centro de Sud América, según el mapa de Antonio de León Pinelo (foja 126 del manuscrito de 1647-1650; en Pellicer, 2009: 35).

León Pinelo delimita la extensión del paraíso y sugiere que los ríos Paraná-Río de la Plata, Amazonas, Orinoco y Magdalena constituían los cuatro ríos principales de los que se trataba en el Génesis. En el mapa que confecciona, *Continens paradisi*, localiza la ubicación geográfica exacta del Edén en América. Como podemos observar, la zona involucra la región rioplatense, pero se expande más allá, hacia los Andes y el Amazonas, por lo que asume rasgos particulares

que exceden esta breve referencia. Lo que nos interesa señalar es que el modo en la percepción del espacio a partir del deseo se reproduce y actualiza a partir del magnífico esfuerzo erudito que realiza León Pinelo, quien basándose en la reinterpretación de autoridades logra trasladar el paraíso de Oriente a Occidente, hacia el corazón de Sud-América²⁰. Los sentidos asociados al río se resignifican al transformarse en vía hacia el paraíso terrenal, pero actualizan su valor: quien navegue esas aguas se dirigirá hacia un objetivo importante, donde encontrará riquezas, gloria y el Edén. La desmesura de sus aguas, sus islas y los peligros, estarían en correspondencia con ese destino.

Para terminar, en este artículo analizamos la presencia de dos tipos discursivos enlazados a partir de los cuales cristalizaron las primeras representaciones sobre la región rioplatense: uno oficial, orientado a producir y recoger información útil para la navegación y la toma de poder, y otro cargado de subjetividad, en el que se impone la experiencia del miedo. Los modos de describir de los navegantes estarán condicionados por el contexto de escritura, los roles que ocupen y sus intenciones particulares. En este sentido, diferenciamos una escritura que toma distancia de la experiencia personal y se alinea con las prerrogativas oficiales en el *Islario* de Santa Cruz, producto de su trabajo como cosmógrafo de la Corona, y una escritura más íntima en las cartas de Ramírez y Villalta, lo que no invalida la posibilidad de que ambas intenciones confluyan en un texto. A pesar de estos matices, es posible reconocer haces de sentido comunes que permiten dimensionar la fuerza de una representación sobre el río, espacio fundante de la naturaleza rioplatense, en la que se imponen la magnificencia y la peligrosidad. Sin dudas, el hecho de que la situación de navegación se encontrara en el centro de la escritura y que la embarcación sirviera de refugio y, a la vez, de espacio de incertidumbre, determinó que en las representaciones cartográficas y en las descripciones el río asumiera rasgos hiperbólicos. Sobre ese espacio, que era vía de conocimiento y transporte, se tensionaban tanto el temor como la esperanza; allí condensaban las fantasías sobre tesoros y la posibilidad de compensación por los trabajos pasados.

Referencias bibliográficas

- BANDEIRA, Julio, 2006, *Canibais no paraíso: a França Antártica e o imaginário europeu quinhentista*, Río de Janeiro, Mar de Idéias.
- BLÁZQUEZ, Antonio, 1918, “Prólogo”, Alonso de Santa Cruz, *Islario general de todas las Islas del mundo*, Madrid, Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica.
- CABRERA FERNÁNDEZ, Leoncio, 2003, “Introducción”, en Antonio Pigafetta, *Primer viaje alrededor del Mundo*, Madrid, Dastin.
- CARNEIRO, Sarissa, 2015, *Retórica del infortunio. Persuasión, deleite y ejemplaridad en el siglo XVI*, Madrid / Frankfurt, Iberoamericana / Vervuert.
- CARRIZO RUEDA, Sofía M., 2008, “Construcción y recepción de fragmentos de mundo”, en Sofía Carrizo Rueda (ed.), *Escrituras del viaje. Construcción y recepción de “fragmentos de mundo”*, Buenos Aires, Biblos.
- Colección de copias de documentos del Archivo General de Indias, 1910-1918*, (CGGV: Colección Gaspar García Viñas), República Argentina, Biblioteca Nacional “Mariano Moreno”.

²⁰ El mismo León Pinelo dice haber leído 780 libros hebreos, 30.000 páginas entre tratados medievales y modernos de geografía, más libros americanos (Gisbert, 2012: 180).

- CUESTA DOMINGO, Mariano, 2013, “La imagen del Nuevo Mundo en Mercator. El trazado de mapas hasta 1569”, *Revista complutense de historia de América*, no. 39, pp. 257-270.
- DE CERTEAU, Michel, [1979] 1996, *Relatos de Espacio. La invención de lo cotidiano*, México, Universidad Iberoamericana.
- DE GANDÍA, Enrique, 1961, “Descubrimiento del Río de la Plata, del Paraguay y del estrecho de Magallanes”, Ricardo Levene (dir.), *Historia de la Nación Argentina (desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*, tomo 2, Buenos Aires, El Ateneo.
- DE LASA, Luis Ignacio y María Teresa LUIZ, 2019, “Representaciones del tercer mundo. La territorialización de la *Terra Australis* en la cartografía del siglo XVI”, *Terra Brasilis (Nova Série). Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica*, no. 12. Disponible en: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/5346>.
- DELUMEAU, Jean, [1978] 2002, *El miedo en Occidente*, trad. Mauro Armíño, Madrid, Taurus.
- DÍAZ DE GUZMÁN, Ruy, [c. 1612] 2012, *Argentina. Historia del descubrimiento y conquista del Río de la Plata*, ed. Silvia Tieffemberg, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras.
- GANDINI, María Juliana, 2022, *¿Quiénes construyeron el Río de la Plata? Exploradores y conquistadores europeos en el lugar donde se acabe el mundo*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.
- GISBERT, Teresa, [1999] 2012, *El paraíso de los pájaros parlantes. La imagen del otro en la cultura andina*, La Paz (Bolivia), Plural Editores.
- GREENBLATT, Stephen, 2008, *Maravillosas posesiones. El asombro ante el Nuevo Mundo*, Barcelona, Marbot.
- GRUZINSKI, Serge, 2010, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México, Fondo de Cultura Económica.
- GUARDINI, Romano, 1963, *El ocaso de la Edad Moderna. Un intento de orientación*, Madrid, Guadarrama.
- LOIS, Carla, 2007, “Mare Occidentale. La aventura de imaginar el Atlántico en los mapas del siglo XVI”, *Terra Brasilis (Nova Série). Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica*, nos. 7-8-9. Disponible en: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/257>.
- MAGASICH, Jorge y Jan-Marc DE BEER, 2014, *América mágica. Mitos y creencias en tiempos del descubrimiento del Nuevo mundo*, Santiago de Chile, LOM.
- MASSMANN, Stefanie, 2013, “Buscando camino por la mar: experiencia, geografía e imaginarios marítimos en relatos de navegación”, en *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana*, no. 78, Lima-Boston, pp. 209-232.
- O’GORMAN, Edmundo, [1958] 2003, *La invención de América. Investigación acerca de la estructura histórica del nuevo mundo y del sentido de su devenir*, México, Fondo de Cultura Económica.
- PELLICER, Rosa, 2009, “*Continens paradisi*: el Libro Segundo de *El paraíso en el Nuevo Mundo* de Antonio de León Pinelo”, *América sin nombre*, nos. 13-14, pp. 30-36.
- PÉREZ, Ezequiel, 2020, “Versiones sobre el estrecho de Magallanes. El paso interoceánico desde la primera circunnavegación del mundo hasta la conquista del Reino de Chile (1520-1552)”, Chile, *Magallania*, vol. 48, no. especial.
- RAMÍREZ, Luis, [1528] 2007, *Carta de Luis Ramírez, a su padre desde el Brasil (1528): Orígenes de lo ‘real maravilloso’ en el Cono Sur*, ed. Juan F. Maura, *Textos de la revista Lemir*. Disponible en: <http://parnaseo.uv.es/Lemir/Textos/Ramirez.pdf>.
- RODRÍGUEZ, Jimena, 2018, *Escribir desde el océano. La navegación de Hernando de Alarcón y otras retóricas del andar por el Nuevo Mundo*, Madrid / Frankfurt, Iberoamericana / Vervuert.
- RODRÍGUEZ ROMERO, Agustina, 2012, “Imágenes en tránsito: circulación de pinturas y estampas entre los siglos XVI y XVIII”, *Travesías de la imagen. Hacia una nueva historia de las artes visuales en Argentina II*, Buenos Aires, CAIA, pp. 29-56.

- ROMERO, José Luis, [1976] 2010, *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*, Madrid, Siglo XXI.
- ROSSI ELGUE, Carlos A., 2018, “Navegando en la oscuridad. El miedo en el discurso inicial sobre el Río de la Plata”, *Hipogrifo. Revista de literatura y cultura del Siglo de Oro*, no. 6.2, pp. 677-687.
- SANTA CRUZ, Alonso de, 1918, *Islario general de todas las Islas del mundo*, prólogo de Antonio Blázquez, Madrid, Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica.
- VAN DUZER, Chet, 2019, “Los monstruos marinos, la oscuridad y las Islas del Paraíso. El Atlántico como espacio mítico antes del descubrimiento del Nuevo Mundo”, en Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas / Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 37-54.
- VESPUCIO, Américo, 1951, “El Nuevo Mundo”, en *El Nuevo Mundo. Cartas relativas a sus viajes y descubrimientos*, ed. Roberto Levillier, Buenos Aires, Nova.
- VILLALTA, Francisco de, 2009, “Carta de Francisco de Villalta”, en Ulrich Schmidl, *Viaje al Río de la Plata*, trad. Samuel A. Lafone Quevedo, Buenos Aires, Claridad.